Die Eiſenbahnen

Deutſchlands.

Statiſtiſch-geſchichtliche Darſtellung
ihrer Entſtehung, ihres Verhältniſſes zu der Staatsgewalt, ſo wie ihrer Verwaltungs- und Betriebs-Einrichtungen.

Vom

Freiherrn Friedr. Wilh. von Reden,

Dr. beider Rechte, vormals Spezial-Direktor der Berlin-Stettiner Eiſenbahn.

Zweiter Abſchnitt.

Zweite Lieferung.

(Die preußiſchen Eiſenbahnen.)

Berlin, Poſen und Bromberg.

Druck und Verlag von Ernſt Siegfried Mittler.

1844.

für die Preußiſche Schachtruthe zwiſchen 6 und 105 Sgr.; die Unterhaltungs- und Betriebskoſten verzehren zwiſchen 75 und 45 pCt. der Brutto-Einnahme.

Die bis jetzt eröffneten 19 Deutſchen Eiſenbahnen legen, nach ihren Fahrplänen, regelmäßig jährlich 444,606 Meilen zurück; die geſammte Frequenz war 1841: 4,993,501 Perſonen, 1842: 6,967,017 Perſonen. Die für 1842 vertheilte Dividende ſchwankt zwiſchen $2\frac{1}{2}$ und 15 pCt.; der niedrigſte Cours war im Januar d. J. 64 für 100, der höchſte Cours der Actien 318 für 100. Deutſchland beſitzt an vollendeten und im Bau begriffenen Eiſenbahnen $340,_{65}$ Deutſche Meilen, welche 112,564,000 Rthlr. gekoſtet haben; noch nicht begonnen, jedoch geſichert ſind $554,_{6}$ Meilen, welche wahrſcheinlich 135,877,000 Rthlr. koſten werden.

Schon aus den vorſtehenden Andeutungen läßt ſich entnehmen, daß dieſe Darſtellung der geſammten Verhältniſſe der Deutſchen Eiſenbahnen ſowohl den Regierungen und Eiſenbahn-Verwaltungen als den Actionairen vielfachen Nutzen gewähren kann. Ein erwähnenswerther Vorzug ferner dieſer Schrift iſt, daß deren Verfaſſer, Freiherr *von Reden*, nicht nur beim Bau und beim Betriebe einer Bahn ſelbſt *praktiſch* beſchäftigt war, ſondern auch die Mehrzahl der Eiſenbahnen Deutſchlands und der Nachbarſtaaten aus eigener Anſchauung kennt.

2) *Freiherr von Reden*, das Kaiſerreich Rußland. Statiſtiſch-geſchichtliche Darſtellung ſeiner Kultur-Verhältniſſe, namentlich in landwirthſchaftlicher, gewerblicher und kommerzieller Beziehung. 39 Bogen. 3 Rthlr. 20 Sgr.

Eine Darſtellung der Kultur-Verhältniſſe Rußlands aus vorzugsweiſe *ruſſiſchen* Quellen, — welche einen tiefen Blick in die Verfaſſungs- und Verwaltungs-Einrichtungen dieſes großen Reichs und deren Einfluß auf die materiellen Hülfsmittel geſtattete — hat bisher gefehlt; denn die beſte derartige Schrift: Schuberts Staatenkunde Bd. I., bewegt ſich ihrem Zwecke nach in allgemeineren Umriſſen und iſt überdies ſchon vor 7 Jahren erſchienen. Der durch frühere ſtatiſtiſche Arbeiten (der Mehlhandel Deutſchlands, der Leinen- und Garnhandel Deutſchlands, Statiſtik des Königreichs Hannover) bereits vortheilhaft bekannte Herr Verfaſſer hat mit der jenen Schriften eigenthümlichen Genauigkeit und Sorgfalt auch die Statiſtik Rußlands bearbeitet, und viele Theile derſelben ſind in der Art ihrer Auffaſſung und Darſtellung als *durchaus neu* zu betrachten. Als Probe derſelben geben wir die am Schluſſe der Schrift zuſammengeſtellten *Reſultate*:

Eine uns vorliegende, im Jahre 1816 in St. Petersburg in Ruſſiſcher Sprache erſchienene Schrift:

„Von den Manufakturen in Rußland und vom Tarif"

ſagt am Schluſſe:

„Es iſt thatſächlich, daß ein Volk ſich keines wahrhaften Wohlſeins

„erfreuen kann, ohne im Stande zu ſein, durch ſich ſelbſt allen ſeinen „Bedürfniſſen und auch dem was zu einem angemeſſenen Wohlleben ge„hört, zu genügen. Daraus folgt, daß die Landwirthſchaft auf den höch„ſten Grad der Vervollkommnung getrieben werden muß, während gleich„zeitig die fabrizirende Induſtrie durch kräftige Unterſtützung und genü„genden Schutz hervorgerufen und erhalten werden muß.“

Der Verſuch, der in dieſer Schrift angerathenen Iſolirung, iſt ſechs Jahre ſpäter begonnen und hat jetzt ſeit zwanzig Jahren gewährt. Welche Reſultate hat dieſer Verſuch (im Vereine mit dem übrigen Syſteme der Verfaſſung und Verwaltung) gehabt?

1) Rußland hat das übrige Europa und namentlich ſeine Nachbarn ſich entfremdet; denn der Handel iſt nicht nur der Träger der Geſittung und Duldung, ſondern er giebt auch (im nicht gehemmten Zuſtande) den beſten Maaßſtab der Annäherung zweier Völker und der Verſchlingung ihrer Intereſſen.

2) Die Staatseinnahmen Rußlands, kaum im Frieden genügend, geſtatten keine irgend erhebliche Verwendung für die Erforderniſſe des Krieges.

3) Die Steuerkräfte der Bewohner (die einzig ſichere Quelle der Staatseinnahme) haben ſich, zu einer größeren Anſpannung, nicht genügend entwickeln können.

4) Die Moralität des Beamtenſtandes hat anſcheinend keine dem Gemeinwohle genügenden Fortſchritte machen können.

5) Die Landwirthſchaft — für welche in dem größten Theile des europäiſchen Rußlands die Natur ſo ſehr viel that — hat mindeſtens keine irgend erhebliche Zunahme und Verbeſſerung erfahren.

6) Die Fabrikation — obgleich durch alle Mittel der Kunſt getrieben — kann von der Stufe der Kindheit ſich nicht erheben, und ſelbſt die alten Fabrikationen Rußlands ſind nicht mehr im Fortſchritt begriffen.

7) Der erlaubte Verkehr bewegt ſich in drückenden Feſſeln, der unerlaubte dagegen iſt verhältnißmäßig blühend, und ſchon der Verwaltung über den Kopf gewachſen.

8) Die Konſumenten haben den doppelten Nachtheil hoher Preiſe und mittelmäßiger Waare.

9) Das Syſtem hat in ſich ſelbſt keine Gewähr des Erfolges gezeigt, weil es fortwährend hat hinaufgeſchroben werden müſſen.

10) Das Syſtem hat durch ſich ſelbſt keine Gewähr der Dauer gegeben; denn, abgeſehen davon, daß der erſte Krieg an der europäiſchen Grenze daſſelbe umſtößt, findet es auch ſein natürliches Ende an dem (nicht ſehr entfernt liegenden) Punkte, wo Ueberſpannung eintritt.

11) Das Syſtem hat zu einem Zuſtande geführt, welcher, ohne gewaltſame Konvulſionen, einer einigermaßen beſchleunigten Aenderung gar nicht fähig iſt; welcher ſogar die anſcheinend unbedeutendſten Erleichterungen kaum geſtattet.

12) Das Syſtem der Prohibition hat die Ruſſiſche Regierung in eine drückende Abhängigkeit von der künſtlich ſelbſtgeſchaffenen Induſtrie verſetzt. —

Wir haben im Verlaufe unſerer Schrift häufig Veranlaſſung gehabt hervorzuheben, daß die Ruſſiſche Regierung recht viel für die Verbeſſerung der geiſtigen, ſittlichen und materiellen Zuſtände gethan hat. Wie Vieles aber von dem was ſie Gutes gewollt hat, iſt an Rückſichten geſcheitert, welche die dortige unbeſchränkte Regierung zu beachten gezwungen iſt; während man bei uns ſolche Rückſichten kaum kennt! —

Die Eiſenbahnen
Deutſchlands.

Statiſtiſch-geſchichtliche Darſtellung
ihrer Entſtehung, ihres Verhältniſſes zu der Staatsgewalt, ſo wie ihrer Verwaltungs- und Betriebs-Einrichtungen.

Vom

Freiherrn Friedr. Wilh. von Reden,
Dr. beider Rechte, vormals Spezial-Direktor der Berlin-Stettiner Eiſenbahn.

Zweiter Abſchnitt.

Zweite Lieferung.
(Die preußiſchen Eiſenbahnen.)

Berlin, Poſen und Bromberg.
Druck und Verlag von Ernſt Siegfried Mittler.
1844.

Inhalts-Verzeichniß.

Zweiter Abſchnitt.

Die Eiſenbahnen in den einzelnen Staaten Deutſchlands.

II. Eiſenbahnen im preußiſchen Staate, auch in den Herzogthümern Anhalt.

A. Im Allgemeinen.

Seite

Geſetzliche Beſtimmungen.

A. Konzeſſionirung, Statut 257
B. Expropriations-Geſetze 268
C. Bahnpolizei-Ordnungen 268
D. Verhältniß zur Poſt 268
E. Polizei über das Reiſen 268
F. Verfügungen in Bezug auf das Steuer- und Abgabenweſen der Eiſenbahnen 282
G. Benutzung zu militäriſchen Zwecken 285
H. Verfügungen in baupolizeilicher Beziehung 287
I. Verfügungen, die Beamten der Eiſenbahn-Geſellſchaften und deren Verhältniſſe betreffend 288
K. Verfügungen allgemeiner Art, welche auf das Eiſenbahnweſen und den Betrieb Einfluß haben 290
L. Abgeſchloſſene Staatsverträge 299
M. Staatshülfe beim Eiſenbahnbau 299

B. Die einzelnen Eiſehbahnen des preußiſchen Staates.

1) Berlin-Potsdamer Eiſenbahn.

a. Geſchichte der Bahn 320
b. Richtung und Länge der Bahn 320
c. Anlage- und Einrichtungskoſten 321

**

Seite

d. und e. Steigungs- und Krümmungs-Verhältniſſe 324
f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke 324
g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen 325
h. Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben 326
i. Fahrordnung, Tarif 339
k. Verzinſung, Dividende 341
l. Perſonen-Frequenz 342
m. Güter-Frequenz 346
n. Verſchiedenes 348

2) Berlin-Hamburger Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſer Bahn 349
b. Richtung und Länge, c. Steigungs- und d. Krümmungs-Verhältniſſe 366
e. Anlagekoſten 372

3) Berlin-Stralſunder Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts 374
b. Wahrſcheinliche Richtung und Länge der Bahn, ſo wie Beſchaffenheit des Terrains 378
c. Anlagekoſten 383

4) Berlin-Anhaltiſche Eiſenbahn.

a. Geſchichte der Bahn 384
b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe 388
c. Anlage- und Einrichtungskoſten 389
d. Steigungs-Verhältniſſe 401
e. Krümmungs-Verhältniſſe 402
f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke 402
g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen 404
h. Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben 405
i. Fahrordnung, Tarif 419
k. Verzinſung, Dividende 429
l. Perſonen-Frequenz 429
m. Güter-Frequenz 432

5) Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn.

a. Geſchichte der Bahn 434
b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe 439
c. Anlage- und Einrichtungskoſten 439
d. Steigungs-Verhältniſſe 445
e. Krümmungs-Verhältniſſe 445
f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke 446
g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen 450
h. Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben 451
i. Fahrordnung, Tarif 456
k. Verzinſung, Dividende 463
l. Perſonen-Frequenz 464
m. Güter-Frequenz 467

Seite

6) Potsdam-Magdeburger Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſes Projekts 470
b. Richtung und Länge der Bahn, ſo wie verſchiedene Verhältniſſe . . 473

7) Magdeburg-Halberſtädter Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſer Bahn 474
b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe 480
c. Anlage- und Einrichtungskoſten 481
d. Steigungs- und e. Krümmungs-Verhältniſſe 483
f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke 484
g. Betriebsmittel und Betriebseinrichtungen 486
h. Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben 487
i. Fahrordnung, Tarif 490
k. Verzinſung, Dividende 492
l. Perſonen-Frequenz 492
m. Güter-Frequenz 492

8) Berlin-Frankfurter Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſer Bahn 493
b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe 499
c. Anlage- und Einrichtungskoſten 500
d. Steigungs- und e. Krümmungs-Verhältniſſe 509
f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke 509
g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen 511
h. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten 513
i. Fahrordnung, Tarif 524
k. Verzinſung, Dividende 541
l. Perſonen-Frequenz 542
m. Güter-Frequenz 544

9) Die Niederſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn (Frankfurt a. d. O. bis Breslau).
a. Geſchichte dieſer Bahn 545
b. Richtung und Länge der Bahn, c. Steigungs- und d. Krümmungs-Verhältniſſe 557
e. Anlagekoſten 558
f. Bau der Bahn, bedeutende Bauwerke, und Stand des Unternehmens im Frühjahr 1844 558

10) Sächſiſch-Schleſiſche Eiſenbahn, und zwar der integrirende Theil der Niederſchleſiſch-Märkiſchen.
a. Geſchichte dieſer Bahn 562
b. Richtung und Länge der Bahn, c. Steigungs- und d. Krümmungs-Verhältniſſe 570
e. Anlagekoſten 570
f. Bahnbau, bedeutende Bauwerke 570

11) Niederſchleſiſche Zweigbahn.
a. Geſchichte dieſes Projekts 571
b. Richtung und Länge der Bahn, c. Steigungs- und d. Krümmungs-

Seite
Verhältniſſe 574
e. Anlagekoſten 576
f. Beabſichtigte Einrichtung und Konſtruktion 577

12) Liegnitz-Glogauer Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſes Projekts 578
b. Richtung und Länge der Bahn, ſo wie ſonſtige Verhältniſſe . . . 579

13) Oberſchleſiſche Zweigbahn.
a. Geſchichte dieſer Bahn 579
b. Richtung und Länge der Bahn 589
c. Anlage- und Einrichtungskoſten 597
d. Steigungs-Verhältniſſe 606
e. Krümmungs-Verhältniſſe 607
f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke 607
g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen 611
h. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten 613
i. Fahrordnung, Tarif 622
k. Verzinſung, Dividende 630
l. Perſonen-Frequenz 630
m. Güter-Frequenz 632

14) Krakau-Oberſchleſiſche Eiſenbahn.
Geſchichte dieſer Bahn 633

15) Wilhelmsbahn (Koſel-Oderberg).
a. Geſchichte dieſer Bahn 639
b. Richtung und Länge der Bahn, ſo wie c. Krümmungs-Verhältniſſe 645
d. Steigungs-Verhältniſſe 649
e. Veranſchlagte Anlagekoſten 649
f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke 651
g. Betrieb 655

16) Brieg-Neiſſer Eiſenbahn.
Geſchichte dieſes Projekts 655

17) Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſer Bahn 659
b. Richtung und Länge der Bahn 662
c. Anlagekapital 663
d. Steigungs- und e. Krümmungs-Verhältniſſe 668
f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke 669
g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen 671
h. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten 671
i. Fahrordnung, Tarif 677
k. Verzinſung, Dividende 680
l. Perſonen-Frequenz 680
m. Güter-Frequenz 681

18) Liegnitz-Königszelt- und Schweidnitz-Frankenſteiner Eiſenbahn.
Geſchichte dieſes Projekts 681

Seite

19) Eiſenbahn zwiſchen Frankenſtein, Patſchkau, Neiſſe, Neuſtadt und Leobſchütz.
Geſchichte dieſes Projekts 684

20) Guben-Riſaer Eiſenbahn.
Geſchichte dieſes Projekts 686

21) Kottbuſſer Pferdebahn (Goyatz-Kottbus) 691

22) Berlin-Stettiner Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſer Eiſenbahn 691
b. Richtung und Länge der Bahn 699
c. Anlage- und Einrichtungskoſten 700
d. Steigungs- und e. Krümmungs-Verhältniſſe 705
f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke 705
g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen 709
h. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten 711
i. Fahrordnung, Tarif 721
k. Verzinſung, Dividende 735
l. Perſonen-Frequenz 735
m. Güter-Frequenz 737

23) Stettin-Stargarder Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſes Projekts 739
b. Richtung und Länge der Bahn 744
c. Anlage- und Einrichtungskoſten 744

24) Eiſenbahnverbindung zwiſchen Berlin und Königsberg.
a. Geſchichte dieſes Projekts 746
b. Richtung der Bahn 751

25) Poſen-Glogauer Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſes Projekts 763
b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe 765
c. Anlagekapital 767
d. Steigungs-Verhältniſſe 767
e. Bahnbau 767
f. Sonſtige Verhältniſſe 767

26) Weſer-Rhein-Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſes Projekts 768
b. Richtung und Länge der Bahn 798
c. Anlagekapital 804
d. Nachtrag 805

27) Elberfeld-Witten-Dortmunder Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſes Projekts 818
b. Richtung und Länge der Bahn 824
c. Steigungs- und Krümmungs-, ſo wie ſonſtige Verhältniſſe . . . 824

28) Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſer Bahn 826

Seite

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe 834
c. Anlage= und Einrichtungskoſten 835
d. Steigungs=Verhältniſſe 841
e. Krümmungs=Verhältniſſe 842
f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke 842
g. Betriebs=Maſchinen und Einrichtungen 846
h. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten 849
i. Fahrordnung, Tarif 862
k. Verzinſung, Dividende 866
l. Perſonen=Frequenz 866
m. Güter=Frequenz 871

29) Vohwinkel=Steeler Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſes Projekts 876
b. Richtung und Länge der Bahn, Steigungs= und Krümmungs=, ſo wie ſonſtige Verhältniſſe 878

30) Die 17 Kohlen=Eiſenbahnen an der Ruhr und die Luiſenthaler Kohlen=Eiſenbahn an der Saar.
a. Prinz=Wilhelms=Eiſenbahn 884
b. Ruhr=Wilhelm=Eiſenbahn 885
c. Dahlhauſener Eiſenbahn 885
d. Heitzmann'ſche Eiſenbahn 885
e. Brockhauſer Eiſenbahn 885
f. Hardenſteiner Eiſenbahn 885
g. Schleebuſcher Eiſenbahn 886
h. Sellerbecker Eiſenbahn 886
i. Ruhr=Neuemißgunſt=Eiſenbahn 886
k. Eppendorfer Eiſenbahn 887
l. Altenbochumer Eiſenbahn 887
m. Orion=Eiſenbahn 887
n. St. Johannes=Eiſenbahn 887
o. Helena=Eiſenbahn 887
p. Hammerbank=Eiſenbahn 887
q. Neuſteinkuhl=Eiſenbahn 887
r. Hinsbecker Eiſenbahn 887
s. Die Luiſenthaler Kohlen=Eiſenbahn an der Saar 888

31) Eiſenbahn zwiſchen Elberfeld und Köln.
Geſchichte dieſes Projekts 888

32) Barmen=Lennep=Kölner Eiſenbahn.
Geſchichte dieſes Projekts 895

33) Vohwinkel=Sokingen=Remſcheid=Lenneper Eiſenbahn . . . 898

34) Hamm=Münſter Eiſenbahn.
Geſchichte dieſes Projekts 904

35) Dortmund=Münſter Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſes Projekts 908

Seite

b. Richtung und Länge der Bahn, ſo wie ſonſtige Verhältniſſe . . . 914

36) Münſter-Unterems-Eiſenbahn.

Geſchichte dieſes Projekts . . . 915

37) Die Eiſenbahn von Amſterdam über Utrecht nach Arnheim und deren Fortſetzung nach Deutſchland.

a. Geſchichte derſelben . . . 921

b. Richtung und Länge der Bahn, Steigungen und Krümmungen, ſo wie ſonſtige Verhältniſſe . . . 923

c. Fortſetzung der Holländiſchen Bahn . . . 925

1) Geſchichte derſelben . . . 926

2) Richtung und Länge der Bahn, Steigungs- und Krümmungs-Verhältniſſe . . . 927

3) Projektirte Baukoſten und ſonſtige Verhältniſſe . . . 928

38) Düſſeldorf-Elberfelder oder Rhein-Maas-Eiſenbahn.

Geſchichte dieſes Projekts . . . 930

39) Ruhrort-Krefeld-Kreis-Gladbacher Eiſenbahn

a. Geſchichte dieſes Projekts . . . 932

b. Richtung und ſonſtige Verhältniſſe der Bahn . . . 933

40) Aachen-Gladbach-Neuſſer Eiſenbahn.

Geſchichte dieſes Projekts . . . 935

Düſſeldorf-Rheydt-Eſchweiler Projekt . . . 935

41) Aachen-Ruremonder Eiſenbahn.

Geſchichte dieſes Projekts . . . 936

42) Köln-Krefelder Eiſenbahn.

Geſchichte dieſes Projekts . . . 937

43) Rheiniſche Eiſenbahn zwiſchen Köln, Aachen und der belgiſchen Grenze.

a. Geſchichte dieſer Bahn . . . 939

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe, ſo wie Ueberblick der Belgiſchen Eiſenbahnen als Fortſetzung der Rheiniſchen Eiſenbahn bis zur Nordſee . . . 964

c. Anlage- und Einrichtungskoſten . . . 966

d. Steigungs-Verhältniſſe . . . 975

e. Krümmungs-Verhältniſſe . . . 976

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke . . . 976

g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen . . . 982

h. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten . . . 995

i. Fahrordnung, Tarif . . . 1010

A. Tarif für den innern Verkehr auf der Eiſenbahn zwiſchen Köln und Herbesthal . . . 1012

B. Gemeinſchaftlich mit den Belgiſchen Eiſenbahnen . . . 1023

k. Verzinſung, Dividende . . . 1032

l. Perſonen-Frequenz . . . 1032

m. Güter-Frequenz . . . 1047

Seite

44) Aachen-Maſtrichter Eiſenbahn zur Verbindung der Rheiniſchen Eiſenbahn mit dem Süd-Wilhelms-Kanal.
Geſchichte dieſes Projekts 1057

45) Bonn-Kölner Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſer Bahn 1059
b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe 1066
c. Anlagekapital 1067
d. Steigungs- und e. Krümmungs-Verhältniſſe 1079
f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke 1079
g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen 1080
h. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten 1081
i. Fahrordnung, Tarif 1083
k. Verzinſung, Dividende 1087
l. Perſonen-Frequenz 1087
m. Güter-Frequenz 1088

46) Bonn-Koblenzer und Köln-Koblenzer Eiſenbahn.
Geſchichte dieſes Projekts 1088

47) Saarbrücken-Bexbacher Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſes Projekts 1095
b. Länge der Bahn und ſonſtige Verhältniſſe 1098
Projekt einer Eiſenbahn von Saarbrücken nach Metz 1098

48) Thüringiſche Eiſenbahn.
a. Geſchichte dieſes Projekts 1101
b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe 1127
c. Anlage- und Einrichtungskoſten 1128
d. Beſchaffenheit des Terrains, Steigungs- und Krümmungs-Verhältniſſe 1128

Zuſammenſtellung des ganzen Preußiſchen Eiſenbahnnetzes . 1132

Die preußiſchen Eiſenbahnen.

	Seite
87) [illegible]	
[illegible]	1057
88) [illegible]	
a. [illegible]	1059
b. [illegible]	1066
c. [illegible]	1067
d. [illegible]	1070
e. [illegible]	1079
g. [illegible]	1080
h. [illegible]	1081
i. [illegible]	1083
k. [illegible]	1087
l. [illegible]	1087
m. [illegible]	1088
89) [illegible]	
[illegible]	1088
90) [illegible]	
a. [illegible]	1095
b. [illegible]	1098
[illegible]	1098
91) [illegible]	
a. [illegible]	1101
b. [illegible]	1127
c. [illegible]	1128
d. [illegible]	1128
[illegible]	1132

II. Eiſenbahnen im Preußiſchen Staate, auch in den Herzogthümern Anhalt.

A. Im Allgemeinen.

Daß Preußen eines vollſtändigen Eiſenbahnnetzes zur Steigerung ſeines kommerziellen und induſtriellen Verkehrs, ſo wie zur beſſeren Vereinigung ſeiner zerſtreuten Landestheile dringend bedürfe, darüber ſind ſchon lange Zeit alle Stimmen einig geweſen. Preußen hatte das Glück, unter ſeinen Bewohnern hinreichenden Gemeinſinn, genügenden Spekulationsgeiſt und das erforderliche Kapital zu finden, um ſeit 7 Jahren mehrere große Eiſenbahnſtrecken theils vollendet, theils im Bau und in der Anlage geſichert zu ſehen. Kein Staat auf dem feſten Lande von Europa kann ähnliche Reſultate aufweiſen.

Die erſten Anlagen dieſer Art hat es lediglich den Privatſpekulationen zu verdanken, indem die Regierung, abgeſehen von der indirekten Theilnahme des Staats an einigen dergleichen Unternehmungen als Aktionär durch die Königliche Seehandlung, nur Begünſtigung im Geſetzgebungswege eintreten ließ. — Wir wollen die bis auf die jetzige Zeit erlaſſenen Verfügungen, mit Bezugnahme auf den erſten Theil und in der dort angewendeten Hauptreihenfolge, anführen und alsdann zu einem Schritte der Regierung übergehen, welcher zur Ausführung des großen Eiſenbahnnetzes viel beigetragen hat und auch noch ferner daſſelbe fördern wird.

A. Konzeſſionirung, Statut.

1. Im Juli 1836 erſchienen die allgemeinen Beſtimmungen, welche bei denjenigen Eiſenbahn-Unternehmungen, die für gemeinnützlich und zur Genehmigung geeignet befunden werden, den weitern Verhandlungen zur Vorbereitung der Allerhöchſten Beſtätigung der Geſellſchaft und Ertheilung der Konzeſſion zu Grunde zu legen ſind.
2. Am 3. November 1838 folgte das Geſetz über die Eiſenbahn-Unternehmungen und insbeſondere über die Eiſenbahngeſellſchaften zum Staate und zum Publikum. (Siehe Theil I. S. 8—18.)

Mit Bezug auf dieſes Geſetz ſind nun mehre Ergänzungen und Erläuterungen erlaſſen worden.

a. ad §. 1. Zirkular-Reſkript des Königlichen Staats-Miniſteriums an ſämmtliche Oberpräſidenten: betreffend die Prüfung der Anträge auf die Konzeſſionirung zu Eiſenbahn-Unternehmungen.

Bei Berathung des in der Geſetzſammlung erſcheinenden Geſetzes über die Eiſenbahn-Unternehmungen iſt es nothwendig befunden worden, in Anſehung der Prüfung der Anträge auf Konzeſſionirung von Eiſenbahn-Anlagen gewiſſe allgemeine Grundſätze aufzuſtellen, um eine mehrſeitige Erwägung dieſer Anträge und der für die Ausführung der projektirten Unternehmungen etwa zu ſtellenden beſonderen Bedingungen vorangehen zu laſſen, bevor die Allerhöchſte Genehmigung dafür nachgeſucht wird.

Das Staats-Miniſterium hat daher die Grundſätze und Geſichtspunkte, nach welchen die Prüfung ſolcher Anträge zu veranlaſſen iſt, in einer von des Königs Majeſtät genehmigten Inſtruktion, vorbehaltlich der in einzelnen Fällen etwa zu ertheilenden beſonderen Anweiſungen, im Allgemeinen feſtgeſtellt. Von dieſer Inſtruktion (Anlage A.) und der zur Erläuterung derſelben beigefügten Bemerkungen erhalten Euer ꝛc. in den Anlagen Abſchriften zur gefälligen Kenntnißnahme mit dem Erſuchen, bei vorkommenden Fällen ſowohl Ihrerſeits danach zu verfahren, als auch die Regierungen demgemäß mit Anweiſung zu verſehen.

Ein Theil der in der Inſtruktion enthaltenen Beſtimmungen erſcheint, da ſolcher auch für das Publikum von Intereſſe iſt, zur öffentlichen Bekanntmachung geeignet.

Es ſind daher in der Anlage die zur Kenntnißnahme des Publikums zu bringenden Beſtimmungen über die Begründung und Prüfung der Anträge auf Konzeſſionirung von Eiſenbahn-Anlagen zuſammengeſtellt worden.

Euer ꝛc. wollen dieſe Beſtimmungen ſowohl durch die Amtsblätter, als durch die Zeitungen öffentlich bekannt machen und ein Exemplar der Bekanntmachung dem mitunterzeichneten Finanz-Miniſter einſenden, damit in vorkommenden Fällen darauf verwieſen werden kann.

Berlin, den 30. November 1838.

Das Staats-Miniſterium.

A.

Beſtimmungen über die Prüfung der Anträge auf Konzeſſionirung von Eiſenbahn-Anlagen.

§. 1.

Jeder Antrag auf Konzeſſion für eine Eiſenbahn-Anlage zur allgemeinen Benutzung wird an den Chef des Handels-Departements gerichtet.

Dieſer Antrag muß durch den Nachweis der Nützlichkeit des Unternehmens begründet werden, dazu gehört, daß aus zuverläſſigen Quellen, ſo weit ſie zugänglich ſind, die Erheblichkeit des jetzigen Verkehrs, des Perſonen- ſowohl, als des Güter-Transports zwiſchen den durch die Eiſenbahn zu verbindenden Punkten angegeben werde, und daß die hauptſächlichſten Gegenſtände des Waaren-Transports bezeichnet werden. Außerdem iſt die zu wählende Bahnlinie, ſo weit als nach vorläufiger Prüfung möglich, genau anzugeben, und die Motive, welche die Wahl beſtimmt haben, ſeien es techniſche oder ſonſtige, ſind vollſtändig darzulegen. Endlich muß durch Beifügung einer Skizze der Terrainverhältniſſe unter ſpezieller Angabe der für die Bahn anzunehmenden ſtärkſten Anſteigungen und des kleinſten Halbmeſſers der vorkommenden Krümmungen, ſo wie der Mittel zur Ueberwindung der hieraus, oder ſonſt aus den Terrainverhältniſſen hervorgehenden Schwierigkeiten, die techniſche Ausführbarkeit der gewählten Linie erſichtlich gemacht und ein möglichſt vollſtändiger Ueberſchlag der Ausführungs- und Unterhaltungskoſten beigefügt werden.

§. 2.

Von Seiten des Chefs des Handels-Departements wird zunächſt die allgemeine Zuläſſigkeit des Unternehmens geprüft.

§. 3.

Iſt ſolche nicht anzuerkennen, ſo wird derſelbe den Antrag mit ſeinem Gutachten dem Staats-Miniſterium vorlegen.

§. 4.

Im entgegengeſetzten Falle kommunizirt der Chef des Handels-Departements den vorgelegten Entwurf dem Kriegs-Miniſterium zur Erklärung über die Zuläſſigkeit und Zweckmäßigkeit der Bahn-Anlage in militäriſcher Beziehung und ſetzt alle übrigen Departements vorläufig davon in Kenntniß, daß die nähere Prüfung des geſtellten Antrages durch die Provinzial-Behörden veranlaßt werden ſolle.

Wird hiergegen von Seiten eines andern Departements ein Bedenken gefunden, ſo iſt darüber unverweilt dem Chef des Handels-Departements zum Zweck der weitern Erörterung Mittheilung zu machen.

§. 5.

Werden dagegen ſolche Bedenken nicht zur Sprache gebracht, ſo läßt der Chef des Handels-Departements den vorgelegten Antrag dem Ober-Präſidenten der Provinz zugehen, um ſolchen durch die Regierungen, welche dabei betheiligt ſind, begutachten zu laſſen und demnächſt ſein eigenes Gutachten zu erſtatten.

Die Prüfung wird gerichtet:

1. auf die Erörterung der für die Nützlichkeit der Anlage angeführten Gründe;
2. auf die techniſche Ausführbarkeit des Unternehmens und die muthmaßliche Zulänglichkeit der angenommenen Koſten;
3. auf die demſelben aus allgemeinen landespolizeilichen Rückſichten etwa entgegenſtehenden Hinderniſſe;
4. auf die mit der nachgeſuchten Konzeſſion möglicherweiſe in Widerſpruch tretenden Privatgerechtſame, beſonders wenn dadurch Entſchädigungs-Anſprüche gegen den Staat oder gegen die Geſellſchaft begründet werden könnten;
5. auf die für die Feſtſtellung der Bahnlinie oder für Veränderungen der in Vorſchlag gebrachten, in Betracht kommenden partikulären Intereſſen;
6. auf die Solidität der an die Spitze des Unternehmens getretenen Perſonen;
7. auf die Vorſchläge wegen Zuſammenbringung der Fonds, wobei beſonders die Maaßregeln zu berückſichtigen ſind, welche zu nehmen ſein werden, um einen Aktienſchwindel zu verhüten;
8. auf die für den Verkehr wünſchenswerthen künftigen Fortſetzungen der Bahn, auf die Wahrſcheinlichkeit künftiger Zweigbahnen und auf die zur Erleichterung ſolcher Anlagen rathſam erſcheinenden Vorbehalte.

Es bleibt den Regierungen dabei überlaſſen, in welcher Weiſe ſie von Landräthen und von den Kommunal-Behörden größerer Orte, ſo wie von einzelnen durch Gewerbs- und ſonſtige Verhältniſſe zu einem Urtheil der Sache berufenen Perſonen, Information einziehen wollen.

§. 6.

Melden ſich während der Prüfungs-Verhandlungen andere Unternehmer für dieſelbe Anlage oder für eine Fortſetzung und Erweiterung derſelben, ſo iſt auch die Prüfung ſolcher ſpäteren Vorſchläge zu veranlaſſen, damit von den gemachten Anerbietungen diejenigen gewählt werden können, welche dem allgemeinen Intereſſe am meiſten zuzuſagen ſcheinen.

§. 7.

Die an den Chef des Handels-Departements zurückgehenden Materialien werden den betheiligten Verwaltungs-Chefs mitgetheilt, denen es anheim geſtellt bleibt, zur Vermeidung ſchriftlichen Votirens, ihre Referenten zur Prüfung der gemachten

Vorſchläge zuſammentreten zu laſſen. Findet ſich dabei ein erheblicher Mangel in den techniſchen und ökonomiſchen Grundlagen des Plans, ſo werden die Verhandlungen dem Chef des Handels-Departements wieder vorgelegt, um ſolchen ergänzen zu laſſen. Erſcheinen dagegen die Verhandlungen vollſtändig, ſo proponirt die Kommiſſion die der Ausführung deſſelben zu ſtellenden ſpeziellen Bedingungen.

§. 8.

Der darüber erſtattete Bericht gelangt durch den Chef des Handels-Departements an das Staats-Miniſterium, welches über die Zuläſſigkeit und Gemeinnützigkeit des Unternehmens berathet, und, wenn ſolche anerkannt wird, für die Ertheilung und Genehmigung an Se. Majeſtät berichtet.

§. 9.

Der Antrag an des Königs Majeſtät wird gerichtet:

a. auf die Ermächtigung zur Bildung einer Geſellſchaft Behufs Ausführung des Unternehmens mit einem beſtimmten Aktien-Kapital unter den allgemeinen, für derartige Unternehmungen feſtgeſtellten Bedingungen mit Hinzufügung der für den ſpeziellen Fall etwa noch erforderlichen beſonderen Bedingungen und Klauſeln;

b. auf die Genehmigung zur Ausführung des Baues nach erfolgter Beſtätigung des Geſellſchafts-Statuts;

c. auf die Anwendbarkeit der geſetzlichen Beſtimmungen wegen Expropriation auf das genehmigte Unternehmen.

§. 10.

Die Allerhöchſte Genehmigung zur Anlage einer jeden Eiſenbahn wird dem Statute der Geſellſchaft, deſſen weitere Kundmachung durch die Geſetzſammlung erfolgt, vorgedruckt.

Berlin, den 30. November 1838.

Das Staats-Miniſterium.

b. ad §. 1. **Reſkript der Königl. Miniſterien des Innern und der Polizei, ſo wie der Finanzen (Graf von Alvensleben) an den Königlichen Oberpräſidenten der Provinz Schleſien, die Einleitungen zu Eiſenbahn-Unternehmungen und Aktienzeichnungen auf dieſelben betreffend, vom 23. September 1840.**

Da der §. 1 der Inſtruktion vom 30. November 1838 (Annal. S. 211) zur Begründung eines jeden Antrages auf Konzeſſionirung einer Eiſenbahnanlage mancherlei, mit nicht unbeträchtlichen Koſten verbundene Vorarbeiten verlangt, auf deren Verausgabung Einzelne auf die Gefahr hin, daß dem Unternehmen hinterdrein die Genehmigung verſagt würde, ſich nicht füglich einlaſſen können, ſo liegt es, wie wir Ew. Excellenz auf den Bericht vom 24. v. Mts. erwidern, in der Natur der Sache, daß diejenigen, welche das Projekt einer Eiſenbahnanlage auffaſſen, Behufs der Verfolgung deſſelben ſchon vor der Nachſuchung oder Erlangung der im §. 1. des Geſetzes vom 3. November 1838 gedachten landesherrlichen Genehmigung mit einer größeren Zahl von Intereſſenten zuſammentreten, welche in Gemeinſchaft mit ihnen, im Falle das Unternehmen Fortgang hat, als Aktionäre ſich dabei betheiligen wollen und vorerſt die Koſten der nöthigen Vorarbeiten aufbringen.

Es kann daher nicht wohl etwas erinnert werden, daß gleich von vorn herein Aktienzeichnungen eingeleitet werden, wie denn auch der §. 1 des Geſetzes vom 3. November 1838 dem nicht entgegenſteht. Denn die darin enthaltene Anordnung, daß nach Ertheilung der landesherrlichen Genehmigung eine Friſt feſtzuſetzen ſei, binnen welcher der Nachweis zu führen iſt, daß das beſtimmte Aktienkapital gezeich-

net worden, hat nur den Zweck, dafür zu ſorgen, daß von den Antragſtellern auf Grund der einmal erlangten landesherrlichen Genehmigung nicht auf unbeſtimmte Zeit hin, ohne daß das Unternehmen Fortgang nehme, ein Recht auf deſſen Ausführung geltend gemacht, vielmehr, wenn ſich keine hinlängliche Theilnahme findet, die landesherrliche Genehmigung außer Kraft geſetzt werden kann. Dem gemäß muß binnen einer gewiſſen Friſt die vollſtändige Zeichnung des für erforderlich erachteten Aktienkapitals nachgewieſen werden; aber es wird hierdurch keinesweges ausgeſchloſſen, daß früher ſchon Aktienzeichnungen geſammelt werden, wie denn auch in dem Eingange des §. 1 ausdrücklich von den Anträgen einer „Geſellſchaft" die Rede iſt, alſo vorausgeſetzt wird, daß ſchon vor Erlangung der landesherrlichen Genehmigung ein Verein von Theilnehmern zuſammengetreten ſei. Daß dergleichen Theilnehmer durch öffentliche Aufforderungen zu Aktienzeichnungen geſucht werden, ſcheint an ſich nicht bedenklich zu ſein; nur dürfen dergleichen Aufforderungen nicht durch unrichtige Angaben oder zweideutige Andeutungen das eigentliche Sachverhältniß verdunkeln und zu Vorausſetzungen Anlaß geben, als ob es ſich von bereits zur Ausführung genehmigten Anlagen handle, während das Projekt noch erſt in der Vorbereitung begriffen und die Genehmigung noch erſt auszuwirken iſt.

In dieſem Sinne iſt in der von Ew. Excellenz in Bezug genommenen, aus Anlaß eines beſonderen Falles erlaſſenen Bekanntmachung vom 14. Juni 1837 (Anlage a) vor Täuſchungen durch Aufforderungen zu Unterzeichnung und Einzahlung auf Eiſenbahn-Unternehmungen gewarnt worden. So fern aber das wirkliche Sachverhältniß ſo dargelegt wird, daß zu einer Täuſchung kein Anlaß gegeben wird, findet es kein Bedenken, die Erlaubniß zur Veröffentlichung von Aufforderungen zu Aktienzeichnungen für Eiſenbahn-Unternehmungen auch vor Erlangung der landesherrlichen Genehmigung zu ertheilen.

a. Bekanntmachung.

Es iſt zur Kenntniß der unterzeichneten Miniſterien gekommen, daß verſchiedene ſogenannte Comité's zur Unterzeichnung und Einzahlung auf Eiſenbahn-Unternehmungen auffordern, deren Ausführung weder überhaupt genehmigt, noch dem auftretenden Comité zugeſichert iſt, weshalb denn auch von den konſtituirten Aktiengeſellſchaften, deren jene Aufforderungen gedenken, noch nicht die Rede ſein kann. Da unter ſolchen Umſtänden die angebotenen Aktien ohne allen Werth und nur geeignet ſind, den Käufern Verpflichtungen aufzuerlegen, ohne daß Anſprüche und Rechte mit dieſen verbunden wären, ſo finden ſich die Miniſterien veranlaßt, das Publikum auf die Täuſchungen aufmerkſam zu machen, welche aus dem Ankauf ſolcher Aktien entſtehen könnten.

Berlin, den 14. Juni 1837.

Miniſterium des Innern und der Polizei. Finanz-Miniſterium.

(Miniſterialblatt 1840. No. 722. S. 420.)

c. ad §. 1. Ferner nachſtehende Bekanntmachung des Finanz-Miniſters vom 14. Februar 1844, um vor dem Ankaufe von Aktien und namentlich ſolcher zu warnen, deren Eiſenbahnen noch gar nicht konzeſſionirt ſind:

Es ſind in der neueſten Zeit auf mannigfache Eiſenbahn-Projekte Aktien-Zeichnungen eröffnet und Promeſſen in Umlauf geſetzt, ohne daß den Unternehmern die Genehmigung der projektirten Eiſenbahn irgendwie ertheilt oder verheißen wäre. Ich finde mich dadurch veranlaßt, das Publikum auf die Täuſchungen und Verluſte aufmerkſam zu machen, welche aus dem Ankauf von Aktien-Promeſſen für dergleichen unbegründete Projekte hervorgehen können und bemerke zugleich, daß die Genehmigung für neue Eiſenbahn-Unternehmungen, ſo weit ſolche nicht bereits erfolgt oder

zugeſichert iſt, vorerſt im Weſentlichen auf die nach der Allerhöchſten Kabinets-Ordre vom 22. November 1842 (Geſetzſamml. S. 307) auszuführenden Hauptverbindungen beſchränkt bleiben muß, und daß insbeſondere für ſolche Projekte, welche in die Herſtellung dieſer Hauptverbindungen ſtörend eingreifen, oder dieſelbe erſchweren und beeinträchtigen, die Genehmigung nicht erwartet werden darf.

d. ad §. 2. Reſkript des Königl. Miniſteriums des Innern und der Polizei an den Königl. Oberpräſidenten der Provinz Brandenburg und abſchriftlich an das Königl. Ober-Zenſur-Kollegium hierſelbſt, die Aufnahme der Eiſenbahn-Aktien in die Börſen-Kours-Zettel betreffend, vom 14. März 1840.

Nach einer Benachrichtigung des Herrn Finanz-Miniſters iſt gegenwärtig von Sr. Excellenz geſtattet worden, daß der Kours der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn-Aktien, ſo wie der nach Einzahlung des vollen Betrages ausgefertigten Aktien der ſonſtigen inländiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaften in die Kours-Zettel der hieſigen Börſe aufgenommen werde. Ew. Excellenz erſuche ich demgemäß, den Zenſor der hieſigen Kours-Zettel gefälligſt mit Anweiſung zu verſehen.

(Miniſterialblatt 1840. Nr. 208. S. 131.)

e. ad §. 2. Reſkript des Königl. Juſtiz-Miniſteriums vom 22. Dezember 1843 (I. 5705. S. 13. Vol. 4) an das Königl. Oberlandesgericht zu N., betreffend die Frage: ob die Aktien derjenigen Eiſenbahnen, die zum Theil das Ausland, zum Theil das Inland berühren, wie die Berlin-Hamburger und Breslau-Dresdener Eiſenbahn, unter den §. 1 des Geſetzes vom 13. Mai 1840 fallen oder nicht?

Der Juſtiz-Miniſter kann die Bedenken nicht theilen, welche nach dem Berichte des Königl. Oberlandesgerichts vom 14. November d. J. über die Frage entſtanden ſein ſollen:

ob die Aktien derjenigen Eiſenbahnen, die zum Theil das Ausland, zum Theil das Inland berühren, wie die Berlin-Hamburger und Breslau-Dresdener Eiſenbahn, unter den §. 1 des Geſetzes vom 13. Mai 1840 fallen oder nicht?

Entweder nämlich erhält die Geſellſchaft, welche den Bau einer ſolchen Bahn übernimmt, ein dieſſeitiges Landesherrliches Privilegium zur Ausreichung von Papieren auf jeden Inhaber, und wird durch ein Allerhöchſt beſtätigtes Statut als eine zum Bau der Eiſenbahn berechtigte Geſellſchaft nach dem Geſetze vom 3. November 1838 (Geſetzſamml. S. 505) anerkannt. In dieſem Falle, welcher bei der Berlin-Hamburger Eiſenbahn eintreten wird, iſt es unzweifelhaft, daß die von der Geſellſchaft ausgegebenen Aktien als inländiſche Papiere zu betrachten ſind.

Oder es wird der Bau innerhalb Landes bis zu einem gewiſſen Punkte einer auswärtigen Regierung überlaſſen, ſei es, daß dieſe ſelbſt den Bau übernimmt, oder die Unternehmung einer Geſellſchaft überträgt, wie dies z. B. rückſichtlich der Wegſtrecke von Oſchersleben nach Wolfenbüttel durch den Staats-Vertrag vom 10. April 1841 (Geſetzſamml. 1842 S. 51), rückſichtlich der Wegſtrecke von Dresden nach Görlitz durch den Staats-Vertrag vom 24. Juli 1843 (Geſetzſamml. S. 403) geſchehen iſt. Alsdann iſt es eben ſo unzweifelhaft, daß die auf die Eiſenbahn ſich beziehenden Papiere, ſie mögen von der auswärtigen Regierung oder durch eine von ihr privilegirte Geſellſchaft ausgegeben werden, ausländiſche Papiere ſind.

Hiernach kann der Juſtiz-Miniſter keine Zweifel in der Sache finden, will aber, wenn ſich deren in den Gerichten dennoch geltend machen ſollten, ferneren Bericht erwarten.

(Juſtiz-Miniſterialblatt 1843. Nr. 4. S. 7.)

e. ad §. 6. Reſkript des Königl. Juſtiz-Miniſteriums an das Königl. Pupillen-Kollegium zu N., daß Pupillen-Vermögen in Eiſenbahn- und Prioritäts-Aktien weder angelegt werden dürfe, noch darin angelegt bleibe, vom 23. Mai 1842.

Dem Königl. Pupillen-Kollegium zu N. wird auf die Anfrage vom 10. d. M. in der S.ſchen Vormundſchaftsſache:

ob die zu dem Nachlaſſe des Vaters der Kuranden gehörigen Eiſenbahn- und Prioritäts-Aktien mit Rückſicht auf den §. 159 des Anhangs zum Allg. Landrecht beibehalten werden dürfen?

Folgendes eröffnet.

Der Anhang §. 159 zum Allg. Landrecht beſtimmt zwar, daß, wenn der Erblaſſer der Pflegebefohlenen Kapitalien auf Aktien ſolcher Inſtitute belegt hat, welche durch ausdrückliche, von dem Könige ſelbſt vollzogene Bekanntmachung, Darlehne von Privatperſonen aufzunehmen befugt ſind, dergleichen Kapitalien, wenn ſie auf Minorenne devolvirt ſind, ſo lange ſtehen bleiben können, bis ſich Gelegenheit findet, das Geld zu höheren Zinſen gegen gewöhnliche geſetzliche Sicherheit unterzubringen.

Bei dem Erlaß dieſer, aus dem Reſkripte vom 29. März 1796 entnommenen Beſtimmung hat jedoch an die, unter ganz anderen Verhältniſſen aus den induſtriellen Vorſchritten der neuern Zeit hervorgegangenen Unternehmungen von Eiſenbahnen, und die dazu gegründeten Aktien-Geſellſchaften nicht gedacht werden können. — Der Juſtiz-Miniſter kann darum, in Ermangelung ausdrücklicher Allerhöchſter Genehmigung, nicht geſtatten, daß Pupillen-Vermögen in Eiſenbahn- und Prioritäts-Aktien angelegt werde oder darin angelegt bleibe, da Eiſenbahn-Aktien nur einen Titel zur Erwerbung eines Antheils an einem gemeinſchaftlichen Eigenthum repräſentiren, und Prioritäts-Aktien weder mit einem Unterpfande noch mit einer Hypothek verſehen ſind, die ganze Sicherheit beider aber lediglich in der Rentabilität des Unternehmens beſteht, wofür der Staat keine Garantie leiſtet.

Nach den beſtehenden Geſetzen iſt kein Pupillen-Kollegium befugt, ein Eigenthum zu erwerben, welches den Kuranden mit vielen tauſend Miteigenthümern in Verbindung bringt, und auch nur ein Anrecht auf einen von mannigfachen Umſtänden abhängigen Ertrag gewährt, und eben ſo wenig eine Schuldforderung an ſich zu bringen, welche jeder Real-Sicherheit entbehrt.

(Miniſterialblatt 1842. Nr. 313. S. 233.)

*)

f. ad §. 8. Zirkular-Reſkript des Königl. Geheimen Staats-Miniſters und Chefs der 2. Abtheilung des Königl. Haus-Miniſteriums an ſämmtliche Königl. Regierungen, die Ueberlaſſung von Forſt-Terrains zu Eiſenbahn-Unternehmungen betreffend, vom 10. Januar 1841.

Nachdem ich mit den, von der Königl. Regierung (Potsdam) unterm 15. v. M. u. J. auf Veranlaſſung der Berlin-Frankfurter Eiſenbahn-Geſellſchaft gemachten Vorſchlägen über das von den Eiſenbahn-Geſellſchaften beanſpruchte Forſt-Terrain in den weſentlichen Punkten einverſtanden bin, darüber auch mit dem Königl. Finanz-Miniſterio mich in Kommunikation geſetzt habe, ſo erſcheint zur Abkürzung der vielfachen Korreſpondenz mit den Direktionen der Eiſenbahn-Geſellſchaften und zur Re-

*) Die Allerh. Kabinets-Ordre vom 22. Dezember 1843, die Annahme der vom Staate garantirten Eiſenbahn-Aktien als pupillen- und depoſitalmäßige Sicherheit betreffend, iſt ſpäter unter dem Abſchnitt: „Staatshülfe" angeführt.

gelung des, beſonders für die Königl. Forſt-Verwaltung höchſt wichtigen und ſchwierigen Gegenſtandes eine Zuſammenſtellung der Grundſätze und des Verfahrens erforderlich, deren Befolgung der Königl. Regierung obliegt und die nachſtehend mitgetheilt werden.

Vor allen Dingen muß es die Königl. Forſt-Verwaltung ſich zur Regel machen, Holzbeſtände auf Antrag der Eiſenbahn-Geſellſchaft nicht eher abtreiben zu laſſen, als bis die ſpezielle Feſtſtellung der Bahnzüge durch das Königl. Finanz-Miniſterium auf den bezüglichen Strecken unwiderruflich erfolgt und mit der Geſellſchaft die zur Sicherſtellung des Forſt-Fiskus nöthige Vereinigung getroffen iſt. Wegen des, als Ausnahme hiervon zu betrachtenden Aufhauens von Viſirlinien zur Aufnahme der techniſchen Vorarbeiten iſt bei mir mit näherer Angabe der Umſtände von der Königl. Regierung jedesmal beſonders anzufragen und dazu meine Genehmigung einzuholen. Anlangend die Feſtſtellung der Bahnzüge, ſo ſind ſeither beſonders über die Breite des verlangten Terrains Differenzen vorgekommen, und hat es ſich aus den bisherigen Verhandlungen für das beiderſeitige Intereſſe als angemeſſen und zweckmäßig herausgeſtellt, bei den, die Königl. Forſten durchſchneidenden Eiſenbahnen die höchſte Normal-Breite des zu den Bahn-Anlagen ſelbſt erforderlichen Terrains auf 6 Ruthen oder 72 rheinländiſche Fuß anzunehmen. Nimmt eine Geſellſchaft eine größere Breite in Anſpruch, ſo muß die Nothwendigkeit derſelben durch die beſonderen Terrain-Verhältniſſe an Ort und Stelle dargethan und darüber, bei mangelnder Vereinigung, unter gemeinſchaftlicher Bearbeitung des Gegenſtandes von den Abtheilungen des Innern und der Domainen und Forſten, die Entſcheidung der Königl. Miniſterien eingeholt werden. — Zu beiden Seiten des Bahnzuges wird ferner ein Sicherheits-Terrain feſtgeſtellt, welches die Eiſenbahn-Geſellſchaft nicht erwirbt, in deſſen Benutzung aber der Fiskus zu ihren Gunſten beſonders dadurch beſchränkt wird, daß auf ſolchem Terrain nur jüngere Holzbeſtände bis zu 40, höchſtens 50 Jahren erzogen werden dürfen. Die Breite dieſes Sicherheits-Terrains, deſſen Zweck hauptſächlich darin beſteht, daß nicht Holz vom Winde auf die Bahn geworfen werden und dort nachtheilige Folgen haben könnte, richtet ſich nach der Länge, welche die angrenzenden Holzbeſtände erreichen, und nach der Breite des zur Bahnanlage ſelbſt erforderlichen Terrains, und wird, wenn nicht ungewöhnliche Verhältniſſe eine ſolchen Falles anzuzeigende Ausnahme erforderlich machen, bei normaler Breite des letzteren auf 3 Ruthen zu jeder Seite der Bahn hiermit beſtimmt, ſo daß das geſammte Terrain, welches von Königl. Forſten theils der Geſellſchaft abgetreten wird, theils dem Fiskus unter Beſchränkungen in der Benutzung verbleibt, überall die gleiche Breite von 12 Ruthen haben wird, und gegen die obigen Forſttheile durch einen von der Geſellſchaft anzulegenden und zu unterhaltenden 6 Fuß breiten Graben, welcher unter den 12 Ruthen begriffen iſt, abgegrenzt werden ſoll.

Was ferner die zur Sicherſtellung des Forſt-Fiskus nöthigen Vereinigungen mit den Eiſenbahn-Geſellſchaften betrifft, ſo wird als Regel angenommen, daß der Abtrieb und die Verwerthung der für die Zwecke der Geſellſchaft zu räumenden Holzbeſtände der Forſtverwaltung verbleibt; jedenfalls bedarf die ausnahmsweiſe Ueberlaſſung der Holzbeſtände qu. an die Geſellſchaft meiner zuvor einzuholenden ſpeziellen Genehmigung. Im Uebrigen werden zur Sicherſtellung des Forſt-Fiskus beſonders folgende Punkte in Betracht zu ziehen ſein:

1. Für das, nach der Abholzung in das Eigenthum der Geſellſchaft übergehende Forſtterrain hat ſelbige den von mir feſtzuſtellenden außerordentlichen Werth des Grundes und Bodens an die Königl. Kaſſe baar zu bezahlen, und ſich ſolcher Feſtſetzung im Voraus zu unterwerfen, wenn ſie die frühere Abholzung wünſcht. Bei der Er-

mittelung des Bodenwerths gilt als Grundſatz, daß die Inſtruktion vom 28. Januar 1844 zur Waldwerthberechnung zur Anwendung kommt. Erſcheint eine Ausnahme davon nothwendig, ſo hat die Königl. Regierung über die zum Grunde zu legenden anderweiten Prinzipien vorher zu berichten.

2. Zu der ad 1. gedachten Kapital-Entſchädigung gehört auch diejenige Summe, welche, wenn eine andere Eintheilung der Forſtſchutzbezirke, und in Folge derſelben eine bleibende oder vorübergehende Vermehrung der Forſtſchutzbeamten erforderlich ſein ſollte, für die dadurch der Forſtverwaltung entſtehenden Mehrausgaben zu berechnen iſt.

3. Werden durch die Eiſenbahn von den Königl. Forſten ſo ſchmale Streifen oder kleine Flächen abgeſchnitten, daß die fernere Bewirthſchaftung derſelben als Forſt nicht rathſam oder deren Beſchützung verhältnißmäßig zu ſchwierig und koſtſpielig ſein würde, und laſſen ſich dieſe Flächen zu ihrem vollen Werthe anderweitig nicht unterbringen, ſo muß die Geſellſchaft dieſe für den vollen Werth mit übernehmen, ſolchen auch für dasjenige Terrain bezahlen, welches zu den Graben-Anlagen zwiſchen dem Sicherheits-Terrain und der Königl. Forſt nach obigen Beſtimmungen erfordert wird.

4. Alles Forſt-Terrain erwirbt die Geſellſchaft nur unter der Beſchränkung, daß darauf für alle Zeiten keine andern Etabliſſements gegründet werden dürfen, als welche der eigentliche Betrieb der Eiſenbahnen nach §. 8 des Geſetzes vom 3. November 1838 im öffentlichen, nicht aber im Privat-Intereſſe der Geſellſchaft erfordert.

5. In Rückſicht der Beſchränkungen, die der Fiskus in der Benutzung des Sicherheits-Terrains übernimmt, hat die Geſellſchaft ſich mit demſelben für immer durch eine von mir feſtzuſetzende Kapital-Entſchädigung abzufinden.

6. Die Geſellſchaft hat die Servitut-Berechtigten, und zwar in Beziehung auf das Geſammt-Terrain, noch beſonders zu entſchädigen, da es einleuchtet, daß in den ſchmalen Sicherheitsſtreifen bei dem verkürzten Umtriebe keine erhebliche Weidenutzung mehr Statt finden kann.

7. Die Geſellſchaft muß ſich verpflichten, alle von der Forſtverwaltung für nöthig erachteten Uebergänge anzulegen und für immer zu unterhalten, ſelbſt wenn ſich ein desfallſiges Bedürfniß erſt nach Eröffnung der Bahn herausſtellen ſollte.

8. Dieſelbe hat ſich zum Schadenerſatze gegen die Forſtverwaltung für alle künftigen Fälle zu verpflichten, wenn in den Holzbeſtänden, in Folge des, bei deren Durchbrechung durch die Bahn den Stürmen erleichterten Einganges Windbruch oder von der Lokomotive ein Brand entſteht. Von dieſer Verpflichtung befreit ſie auch die Ausweiſung des Sicherheits-Terrains nicht, da es einleuchtet, daß ſelbiges gegen die Gefahr in beiderlei Rückſichten keine hinreichende Sicherheit leiſtet.

9. Bei der durch die Bahnanlagen in den Forſten erſchwerten Kontrole hat die Geſellſchaft die Forſtverwaltung bei der Verhütung etwaiger Waldfrevel der von ihr beſchäftigten Perſonen nicht nur zu unterſtützen, ſondern ſie auch zu verpflichten, Jeden, der eines ſolchen ſich ſchuldig machen ſollte, ſofort zu entlaſſen.

Endlich hat die Eiſenbahn-Geſellſchaft

10. die vollſtändigſte Entſchädigung der Forſt-Verwaltung in der Rückſicht zu übernehmen, daß ſelbige durch das Unternehmen genöthigt wird, außer ihren Forſtbetriebsplänen Holzeinſchläge zu machen, merkantil noch nicht haubare Hölzer zu verwerthen, junge Beſtände abzuräumen und Kulturen zu vernichten, bei dieſen ungewöhnlichen Holzeinſchlägen und Abräumungen langer ſchmaler Streifen mehrere Koſten aufzuwenden und Ausfälle bei der Verwerthung zu erleiden. Sollten dem Forſt-Fiskus außerdem noch andere Nachtheile aus der Anlage der Eiſenbahn erwachſen, ſo bleiben auch dieſe demſelben von der Geſellſchaft zu vergüten. Da dieſe Schadloshaltung vorweg nicht zu berechnen iſt, ſo muß ſich die Geſellſchaft im Voraus der

desfallſigen Schadenberechnung unterwerfen, ſo wie ſolche das Miniſterium feſtſetzen wird. Wünſcht die Geſellſchaft, die Holzbeſtände auf dem Stamme zu übernehmen, ſo iſt ein ſolcher Antrag ſehr ſorgſam zu erwägen, und wenn die Königl. Regierung ihn ausnahmsweiſe rechtfertigen zu können glaubt, hat ſie darüber unter Beifügung gründlicher Taxen und Berechnungen an mich zu berichten.

(Miniſterialblatt 1841 N. 59. S. 44.)

g. ad §. 8. Zirkular-Reſkript des Königl. Geheimen Staats-Miniſters und Chefs der zweiten Abtheilung des Königl. Haus-Miniſterii an ſämmtliche Königl. Regierungen, die Ueberlaſſung von Forſt-Terrains zu Eiſenbahn-Unternehmungen betreffend, vom 4. Februar 1841.

Nach der von Seiner Excellenz dem Herrn Finanz-Miniſter jetzt abgegebenen Erklärung wird das Königl. Finanz-Miniſterium die Seitens deſſelben vorzunehmende Prüfung und Feſtſtellung der Eiſenbahnprojekte auf Feſtſetzung der Linien, in welchen die Bahnen auszuführen ſind, ſo wie der Breite der Oberfläche des Planums und auf Genehmigung der Konſtruktions-Verhältniſſe beſchränken. Dagegen werden die Ermittelungen und Beſtimmungen darüber, welcher Grund und Boden zur Ausführung eines genehmigten Eiſenbahnprojekts, nach Maaßgabe der Terrainverhältniſſe an den einzelnen Stellen, nothwendig iſt, damit die Oberfläche der Bahn in der genehmigten Linie bei entſprechender Böſchung die beſtimmte Breite erhalte, ferner die Entſcheidung über das zu beiden Seiten der Bahn erforderliche Sicherheitsterrain, und endlich die Feſtſtellung der Entſchädigung für die abgetretenen Flächen, wenn eine desfallſige Vereinigung nicht zu Stande kommt, der Königlichen Regierung, als Landes-Polizeibehörde, nach Maaßgabe der §§. 8, 11 und 14 des Geſetzes vom 3. November 1838 überlaſſen bleiben.

Hiernach erleidet die General-Verfügung vom 10. Januar, in welcher die höchſte normale Breite

a. des zu der Bahn ſelbſt erforderlichen Forſt-Terrains auf ſechs Ruthen, und

b. des Sicherheitsterrains auf drei Ruthen zu jeder Seite der Bahn

feſtgeſtellt worden iſt, in ſo fern eine Abänderung, daß, wenn über die Breite des abzutretenden Terrains mit der Eiſenbahngeſellſchaft eine den Beſtimmungen zu a. und b. entſprechende Vereinigung nicht herbeigeführt werden kann, und von der Domainen- und Forſtabtheilung abweichend, Seitens der Regierungsabtheilung des Innern entſchieden wird, nur an mich zu berichten und nähere Beſtimmung darüber einzuholen iſt, ob der Weg Rechtens betreten werden ſoll.

(Miniſterialblatt 1841. Nr. 223. S. 152.)

h. ad §. 15. Allgemeine Verfügung des Königl. Juſtiz-Miniſters an den Königl. General-Prokurator Biergans zu Köln über den Umfang der den Eiſenbahn-Unternehmungen bewilligten Stempel- und Sportelfreiheit, vom 2. Mai 1839.

Ew. Hochwohlgeboren erhalten beigehend eine Abſchrift der von dem Herrn Finanz-Miniſter an den Provinzial-Steuer-Direktor zu Köln, auf die Anfrage über den Umfang der Eiſenbahn-Unternehmungen in dem Geſetze vom 3. November v. J., bewilligte Stempel- und Sportelfreiheit unterm 21. v. Mts. erlaſſenen Verfügung mit dem Eröffnen, daß ich mit der darin dem §. 15 des Geſetzes über die Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November v. J. gegebenen Auslegung auch in Betreff der Sportelfreiheit der gerichtlichen Verhandlungen, welche auf den Erwerb der dem Expropriationsrechte nach §. 8 jenes Geſetzes unterworfenen Grundſtücke ſich beziehen, überall einverſtanden bin.

Beilage.

Ew. Hochwohlgeboren eröffne ich auf die Anfrage in dem Berichte vom 5. Januar d. J., daß die Abſicht des §. 15 des Geſetzes über die Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November v. J. keinesweges dahin geht, blos die Quittungen über die Vergütungsſummen für ſtempel- und ſportelfrei zu erklären, daß vielmehr alle auf die Grund-Erwerbung bezüglichen Verhandlungen ſtempel- und ſportelfrei erfolgen ſollen, ſo weit es ſich von ſolchen Grundſtücken handelt, für welche das Expropriationsrecht nach §. 8 in Anſpruch genommen werden kann.

Auch iſt es nicht beabſichtigt worden, dieſe Freiheit an das faktiſche Eintreten der Expropriation zu knüpfen, weil ſonſt die freiwillige Einigung ſehr erſchwert und die Dazwiſchenkunft der Behörden zur Regel werden möchte. Die Stempel- und Sportelfreiheit ſteht daher nicht allein den Urtheilen der Gerichte, wodurch die Expropriation ausgeſprochen wird, ſo wie allen dabei vorkommenden gerichtlichen, notariellen und von Verwaltungsbehörden aufgenommenen Verhandlungen, ſondern auch den im Wege der freien Uebereinkunft geſchloſſenen Verträgen zu, in ſo weit ſie ſich auf ſolche Grundſtücke beziehen, hinſichtlich deren im Weigerungsfalle die Expropriation von der Geſellſchaft in Gemäßheit des §. 8 l. c. in Anſpruch genommen werden könnte.

Soweit hiernach eine nähere Inſtruktion der dortigen Gerichte erforderlich iſt, wird dieſe Seitens des Herrn Juſtiz-Miniſter erfolgen.

Berlin, den 21. April 1839.

Der Finanz-Miniſter.

Vorſtehende Verfügung nebſt Beilage wird den ſämmtlichen Gerichtsbehörden hiermit zur Nachricht und Nachachtung bekannt gemacht.

Berlin, den 2. Mai 1839.

Der Juſtiz-Miniſter.

(Juſtiz-Miniſterialblatt 1839. Nr. 147. S. 165.)

i. ad §. 15. Reſkript des Königl. Juſtiz-Miniſters vom 7. November 1843, die den Eiſenbahn-Geſellſchaften zuſtehende Stempel- und Sportelfreiheit betreffend, an das Königl. Kammergericht zu Berlin.

Auf den über die Beſchwerde der Direktion der Berlin-Frankfurter Eiſenbahn-Geſellſchaft wegen verweigerter Sportelfreiheit in der Prozeßſache des N. wider dieſelbe erſtatteten Bericht wird dem Königl. Kammergericht im Einverſtändniß mit dem Herrn Finanz-Miniſter Folgendes eröffnet:

Nach den Erörterungen, welche dem Geſetz über die Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (Geſetzſamml. S. 506 flgd.) vorangegangen ſind, iſt bei dem §. 15 deſſelben beabſichtigt worden, allen Verhandlungen, welche durch die Veräußerung reſp. durch die Erwerbung der, der Expropriation unterliegenden Grundſtücke veranlaßt werden, die Stempel- und Sportelfreiheit zu bewilligen. Dieſe letztere beſchränkt ſich daher nicht blos auf die Verhandlungen, welche die Expropriation ſelbſt betreffen, ſondern erſtreckt ſich auf alle, durch die Veräußerung überhaupt hervorgerufenen Verhandlungen, mögen dieſelben bei der eigentlichen Expropriation, oder erſt nach und in Folge derſelben entſtanden ſein.

Zu den letzteren gehören noch die Prozeſſe, welche durch die Unzufriedenheit der Grund-Eigenthümer mit der im Wege des Expropriations-Verfahrens ihnen feſtgeſetzten Entſchädigung hervorgerufen werden. Die dabei entſtehenden Koſten müſſen daher, ſo weit ſie nach den geſetzlichen Beſtimmungen der Eiſenbahn-Geſellſchaft zur Laſt fallen, niedergeſchlagen werden.

Hiernach iſt die Beſchwerde der Direktion für begründet zu erachten und das hie-

ſige Stadtgericht anderweitig zu beſcheiden, auch in künftigen ähnlichen Fällen nach den vorſtehenden Grundſätzen zu verfahren.

(Juſtiz-Miniſterialblatt 1843. Nr. 171. S. 276.)

3. Ein Geſetz vom 30. November 1840 enthält Beſtimmungen wegen Beſtrafung der Beſchädiger der Eiſenbahn-Anlagen.

(Theil I. S. 18—19.)

4. Die Statuten der bereits in Thätigkeit befindlichen Eiſenbahn-Geſellſchaften, nämlich der Berlin-Potsdamer, Berlin-Anhalter, Berlin-Stettiner, Berlin-Frankfurter, Magdeburg-Leipziger, Magdeburg-Halberſtädter, Oberſchleſiſchen, Rheiniſchen, Düſſeldorf-Elberfelder, Bonn-Kölner. Sie ſind im Theil I. S. 20 angeführt, und muß nur noch nachträglich erwähnt werden:

Die Beſtätigung des Statuts der Breslau-Schweidnitzer Eiſenbahn-Geſellſchaft erfolgte unterm 10. Februar 1843 (Geſetzſamml. 1843 Nr. 2329); die Beſtätigung eines Nachtrages hierzu vom 11. Dezember 1843 (Geſetzſamml. 1844 Nr. 2428).

Ferner: Nachtrag zur Berlin-Stettiner Eiſenbahn unterm 13. Februar 1843 (Geſetzſamml. Nr. 2337) und unterm 26. Januar 1844 (Geſetzſammlung 1844 Nr. 2426).

B. Expropriations-Geſetze.

(Siehe Theil I. S. 35.)

C. Bahnpolizei-Ordnungen.

(Siehe Theil I. S. 70.)

D. Verhältniß zur Poſt.

(Siehe Theil I. S. 90.) Ferner:

Bekanntmachung des Königl. General-Poſtamts, die Beförderung von Eſtaffetten und Depeſchen auf Eiſenbahnen betreffend, vom 28. Februar 1842.

Im Intereſſe der Abſender und Empfänger von Eſtaffetten iſt die Anordnung getroffen worden, daß, in ſo fern der Abſender nicht ausdrücklich das Gegentheil verlangt hat, die Eſtaffetten-Depeſchen in dem Falle auf den Eiſenbahnen befördert werden ſollen, wenn dadurch eine Beſchleunigung zu erreichen iſt.

Das Publikum wird hiervon mit dem Bemerken in Kenntniß geſetzt, daß für dergleichen Eſtaffettenſendungen, außer der reglementsmäßigen Expeditionsgebühr und dem Beſtellgelde, nur das tarifmäßige Porto für rekommandirte Briefe, nach Maaßgabe des Gewichts und mit Berückſichtigung des deklarirten Inhalts für die Strecke, auf welcher die Eiſenbahn benutzt wird, zu entrichten iſt.

Uebrigens behält es bei den beſtehenden Vorſchriften ſein Bewenden.

(Miniſterialblatt 1842. Nr. 68. S. 48.)

E. Polizei über das Reiſen.

1. Zirkulare des Königl. General-Poſtmeiſters an ſämmtliche im Inlande belegene Poſt-Anſtalten, die Poſt- und Eiſenbahnreiſenden betreffend, vom 17. Dezember 1840.

Behufs der Gleichſtellung der zur Reiſe aus dem Königreiche Sachſen nach den preußiſchen Staaten ſich der Poſt-Anſtalten bedienenden und der zu dieſer Reiſe die

Eiſenbahn benutzenden Perſonen, in Bezug auf die paßpolizeiliche Behandlung hat das Königl. Miniſterium des Innern und der Polizei beſtimmt, daß die bisherige Anordnung, wonach die Päſſe der erſtgedachten Reiſenden an der Grenze zur Reviſion und Viſirung vorgelegt werden mußten, bis auf Weiteres eingeſtellt werden ſolle.

Nach einer Mittheilung der Königl. Sächſiſchen Ober-Poſtbehörde wird auch von den Poſtreiſenden aus Preußen nach Sachſen die Vorzeigung eines Paſſes an der Grenze nicht mehr gefordert.

Hiervon werden die Poſt-Anſtalten in Kenntniß geſetzt.

(Miniſterialblatt 1840. Nr. 849. S. 493.)

2. Zirkular-Verfügung des Königl. Miniſteriums des Innern und der Polizei an die Königl. Regierungen zu Potsdam, Frankfurt, Liegnitz, Magdeburg und Merſeburg, ſo wie in ähnlicher Weiſe an das Königl. Polizei-Präſidium zu Berlin, die Paß-Kontrole auf den Eiſenbahnen betreffend, vom 10. Dezember 1841.

Aus der anliegenden, zur Aufnahme in das Amtsblatt beſtimmten, Bekanntmachung (a.) erſieht die Königl. Regierung, welche Vereinbarungen mit den Königl. Sächſiſchen und Herzogl. Anhaltiſchen Gouvernements getroffen ſind, um den Reiſeverkehr auf der Berlin-Cöthen-Halle-Magdeburg-Dresden-Leipziger Eiſenbahn ſowohl zu Gunſten des Publikums durch ein bequemeres Legitimationsmittel zu erleichtern, als auch zu Gunſten der ſicherheits- und ordnungspolizeilichen Zwecke einer ausführbaren Kontrole zu unterwerfen. Es iſt dabei der Geſichtspunkt leitend geweſen, auf der ganzen Linie der gedachten Bahnen die Handhabung der Paß-Polizei nach denſelben Grundſätzen zu regeln, theils um den Unterthanen der durch die Bahn verbundenen Staaten die Weiterungen der bisher für Reiſen ins Ausland nothwendigen Legitimation zu erſparen und den Verkehr auf der Bahn ins Ausland gegenſeitig dem Verkehr im Inlande gleichzuſtellen, theils um zu erreichen, daß die zur Beaufſichtigung dieſes Verkehrs zu treffenden Einrichtungen in allen Beziehungen ſich einander anſchließend ergänzen.

Durfte, von dieſem Standpunkt ausgehend, der Verkehr der gegenſeitigen Unterthanen auf der Bahn als ein Verkehr im Inlande und deshalb im Allgemeinen als nicht paßpflichtig angeſehen werden: ſo ergab ſich doch ſogleich, daß dies nur dann mit günſtigem Erfolge für das reiſende Publikum geſchehen könne, wenn dafür geſorgt werde, daß die überall im Inlande leichter zu führende Legitimation mit gleicher Leichtigkeit auch im Auslande geführt werden könne.

Dies zu erreichen iſt der Zweck der Paß-Karten, die demnach als ein allgemeines Legitimationsmittel der reſpektiven Landes-Unterthanen auf der ganzen Ausdehnung der ebengedachten Bahnen in Anwendung kommen ſollen.

Die geringere Ausdehnung der Königl. Sächſiſchen und Herzogl. Anhaltiſchen Staaten zu beiden Seiten der Bahnen hat es zuläſſig erſcheinen laſſen, die Anwendbarkeit der Paßkarten für ſämmtliche Einwohner der gedachten Staaten, ſo weit ſie ſich ſonſt nach §. 3 der Bekanntmachung dazu qualifiziren, feſtzuſtellen.

Im dieſſeitigen Staate ſollen vorerſt nur in den im §. 2 genannten Städten und landräthlichen Kreiſen die Karten eingeführt werden, es bleibt jedoch vorbehalten, auch in einem größeren Umfange ſie zur Anwendung kommen zu laſſen, ſobald ſich ein Bedürfniß dazu herausſtellen ſollte, worüber ſeiner Zeit der Bericht der Königlichen Regierung erwartet wird.

Der §. 3 ergiebt, daß die Paßkarten nur ein Legitimationsmittel für ſolche Perſonen ſein ſollen, welche jetzt bei ihren Reiſen im Inlande Päſſe zu führen nicht

verpflichtet ſind. Nur für dieſe polizeilich unverdächtigen Perſonen hat auf die Herſtellung eines erleichterten Legitimationsmittels Bedacht genommen werden können. Der Zweck derſelben würde daher ſogleich vereitelt werden, wenn auch der Reiſeverkehr der paßpflichtigen Inländer dieſer Erleichterung theilhaftig würde. Es iſt vielmehr die beſondere Abſicht der Einrichtung darauf gerichtet, durch die Beſchränkung der Paßpflichtigkeit auf einen kleineren Kreis von Reiſenden die Polizeibehörden in den Stand zu ſetzen, dieſem eine deſto größere und ſorgfältigere Aufmerkſamkeit widmen zu können. Die Königliche Regierung hat daher die Ihr untergebenen Behörden ſtreng darin zu kontroliren, daß die Ertheilung der Paßkarten auf die im §. 3 genannten Perſonen beſchränkt bleibe und ihnen für jeden Fall der unachtſamen oder leichtfertigen Uebertretung dieſer Vorſchriften eine Ordnungsſtrafe bis zu fünf Thalern anzudrohen. Sie ſind daher auch darauf aufmerkſam zu machen, daß es hinſichtlich der jetzt für Reiſen im Inlande paßpflichtigen Perſonen bei den beſtehenden Vorſchriften überall ſein Verbleiben behalte, und daß das Publikandum ſich allein darauf beſchränkt, die Beſtimmung des Paßgeſetzes und der Paß-Inſtruktion rückſichtlich der Reiſen in die Königl. Sächſiſchen oder Herzogl. Anhaltiſchen Staaten zu modifiziren.

Von den im §. 4 bezeichneten Paßkarten empfängt die Königliche Regierung beikommend:

— — Stück für die dortige Polizei-Direktion.
— — Stück für die Landräthe der betreffenden Kreiſe.
— — Stück für die mit der Ausfertigung von Paßkarten beſonders zu beauftragenden Magiſträte.

Es ſind ſolche nach Maaßgabe des ungefähren Bedürfniſſes an die gedachten Behörden zu vertheilen. Die Befugniß zur Ausfertigung derſelben iſt zwar im §. 4 denjenigen Behörden vorbehalten, welche zur Ertheilung von Ausgangspäſſen ermächtigt ſind; es ſoll jedoch in dieſer Beziehung lediglich dem Ermeſſen der Königlichen Regierung überlaſſen bleiben, zur Ausfertigung der Paßkarten die Magiſträte aller Städte zu ermächtigen, welche den Eiſenbahnen ſo nahe liegen, daß eine häufigere Benutzung derſelben von Seiten der Stadtbewohner angenommen werden kann. Für die Bewohner des platten Landes erfolgt die Ausfertigung nur durch die landräthliche Behörde.

Die ausſtellenden Behörden ſind anzuweiſen, über die Ausfertigung der Paßkarten ein beſonderes Journal (Paßkarten-Journal) anzulegen. In dieſes ſind vorkommende Ausfertigungen unter fortlaufender Zahl einzutragen, und dieſe letztere ſelbſt iſt auf der Vorderſeite der Karte zur linken Hand zu vermerken.

Das Paßkarten-Journal enthält demnächſt folgende Rubriken:

1. Ausfertigungsnummer,
2. Namen des Empfängers,
3. Wohnort, mit dem Vermerke des Orts der Herkunft, wenn dieſer von jenem verſchieden iſt,
4. Vollſtändiges Signalement des Empfängers,
5. Datum der Ausfertigung.

Da die Gültigkeit der Paßkarten auf das Kalenderjahr beſchränkt iſt, ſo wird das Paßkarten-Journal ebenfalls jährlich abzuſchließen und für das kommende Jahr ein neues anzulegen ſein.

Die für die Paßkarten aufkommenden Gebühren ſind als ein abgeſonderter Fonds zu berechnen und mit den Paßgebühren nicht zuſammen zu werfen. Die Be-

ſtimmung über die Verwaltung derſelben nach Vorwegnahme der Koſten für die Anfertigung der Karten bleibt für jetzt noch vorbehalten.

Von einem ſich herausſtellenden Mehrbedürfniß an Paßkarten iſt zeitig Anzeige hierher zu machen, damit für die Anfertigung derſelben unverweilt geſorgt werden kann. Tritt ein unvorhergeſehener Mangel an Paßkarten bei einer Behörde ein, ſo müſſen, bis demſelben abgeholfen iſt, Päſſe ertheilt werden.

Um größere Sicherheit gegen Verfälſchung und Nachmachung der Paßkarten zu erlangen, iſt es vorgezogen worden, dieſelben an einem Orte und ganz in derſelben Weiſe anfertigen zu laſſen. Die Behörden ſind daher zu benachrichtigen, daß den dieſſeitigen die Königl. Sächſiſchen und Herzogl. Anhaltiſchen Paßkarten bis auf die Verſchiedenheit der Wappen und Siegel im Aeußeren vollkommen ähnlich ſehen.

Wie es mit denjenigen Perſonen gehalten werden ſoll, welche ohne Legitimation auf der Eiſenbahn reiſend betroffen werden, beſtimmt der §. 5 der Bekanntmachung. Der Regel nach, d. h. wenn nicht die mangelnde Legitimation durch Karte oder Paß ſofort und anderweitig ergänzt werden kann, und wenn nicht ungewöhnliche und entſchuldigende Umſtände eine ausnahmsweiſe Berückſichtigung des Falles motiviren, ſoll der Legitimationsloſe, ohne Anſehen der Perſon, dahin, woher er gekommen iſt, zurückgewieſen werden. Dieſe ſtrenge Beſtimmung rechtfertigt ſich genügend durch die große Erleichterung und Bequemlichkeit, welche in der Paßkarte für die Legitimationsführung gegeben iſt, ſie muß aber auch unnachſichtlich gehandhabt werden, wenn nicht der gehoffte Nutzen der neuen Einrichtung durchaus problematiſch werden ſoll. Die Königliche Regierung hat daher die betreffenden Behörden anzuweiſen, auf die pünktliche Ausführung der Beſtimmung des §. 5 mit beſonderer Aufmerkſamkeit zu halten.

Perſonen, welche mit verfälſchten Paßkarten oder mit ſolchen, die nicht für ſie ausgeſtellt ſind, betroffen werden, ſind ohne Weiteres feſtzuhalten und am Betretungsorte mit der im §. 6 beſtimmten Strafe zu belegen. Eine Fortſetzung der Reiſe, auch nach etwa bezahlter Strafe, iſt denſelben unter keinerlei Umſtänden zu geſtatten.

Da die Paßkarte keines Viſa's bedarf, ſo verbleibt ſie, der Regel nach, in den Händen ihres Inhabers; es bedarf daher auch keiner Abgabe derſelben beim Eintreffen der Reiſenden in den Gaſthöfen oder Privatwohnungen Behufs der polizeilichen Einſicht. Deſto mehr erforderlich iſt dagegen die ſcharfe polizeiliche Kontrole der Wirthshäuſer und der von den Gaſtwirthen zu haltenden Fremdenbücher. Zu dieſer ſind die Polizeibehörden innerhalb des Bahn-Rayons erneuert und mit allem Nachdruck anzuweiſen, und die Landräthe ſind zu beauftragen, die Gensdarmen wegen Reviſion der Fremdenbücher in den Wirthshäuſern und Gaſthöfen, bei Gelegenheit ihrer Patrouillen, mit ſpezieller Anweiſung zu verſehen und ihnen zur Pflicht zu machen, jeden Fall zur Anzeige zu bringen, wo ſie ein Fremdenbuch, welches nicht binnen längſtens 8 Tagen von der Orts-Polizeibehörde revidirt worden iſt, vorfinden. In ſolchem Falle iſt alsdann die Verſäumniß der Orts-Polizeibehörde durch Verweis, eventuell durch Ordnungsſtrafen gebührend zu rügen.

Da es bei der großen Frequenz des Perſonen-Verkehrs auf den Eiſenbahnen unausführbar gefunden iſt, die Löſung der Paſſagier-Billets in allen Fällen von der zu führenden Reiſe-Legitimation abhängig zu machen, ſo hat auf ein anderes Mittel Bedacht genommen werden müſſen, die Legitimation der mit den Eiſenbahnen reiſenden Perſonen zu kontroliren. Zu dem Ende ſollen die Haupt-Perſonen-Transporte auf den Bahnen, welche vom Anfangspunkte bis zum Endpunkte derſelben durchge-

ben, durch beſondere Polizei-Beamten (Begleit-Kommiſſarien) begleitet werden, deren Beſtimmung es iſt, die Bahnreiſenden in Bezug auf ihre polizeiliche Legitimation zu kontroliren. Mit dieſen Begleit-Kommiſſarien treten die auf den Bahnhöfen aller einzelnen Stationsplätze zur Zeit der Ankunft und des Abganges der Bahnzüge fungirenden Beamten in die genaueſte Verbindung, wie die Königl. Regierung dies aus den beiliegenden Inſtruktionen für die Begleit-Kommiſſarien und für die Stations-Polizei-Beamten entnehmen wird (Anlage b. und c.). Es iſt daher erforderlich, auf allen Stationsplätzen für die gehörige Ueberwachung derſelben zu ſorgen, und ſollen da, wo eine ſolche nach den Verhältniſſen der betheiligten Kommune von derſelben nicht möchte hergeſtellt werden können, vorläufig Gensdarmerie-Stationen dem Bedürfniß abhelfen. Es iſt daher Anordnung getroffen worden, daß auf den Stationsplätzen Trebbin, Luckenwalde, Jüterbogk, Zahna, Grizehne, Schönebeck, vom 1. Januar pr. an, beſondere Gensdarmerie-Stationen errichtet werden, und ſollen der Königl. Regierung die für die in Ihrem Bezirke belegenen Stationsplätze erforderlichen Gensdarmen ſpeziell überwieſen werden.

In den Stationsplätzen auf Königl. Sächſiſchem und Herzogl. Anhaltiſchem Gebiete ſind die erforderlichen Anordnungen in gleicher Art bereits getroffen worden. In Bezug auf die Städte Wittenberg, Magdeburg und Halle, in denen es vorläufig an den Mitteln zur geeigneten Beaufſichtigung der Bahnhöfe nicht fehlt, bleiben die Verfügungen wegen der etwa noch zu gewährenden Aushülfe für jetzt noch vorbehalten.

Die Königl. Regierung hat demgemäß die erforderlichen Anordnungen zu treffen, die neue Einrichtung in ihrer Wirkſamkeit und in ihren Reſultaten aufmerkſam zu beobachten; nach 6 Monaten Ihre Wahrnehmung darüber und Ihre etwaigen Vorſchläge zu Verbeſſerungen einzuberichten.

a.

Verordnung, die Legitimationsführung bei Reiſen auf den Berlin-Anhalt-Magdeburg-Leipzig-Dresdener Eiſenbahnen betreffend, vom 6. Dezember 1841.

(Siehe Theil I. S. 99.) Hierzu:

α) Publikandum der Königl. Regierung zu Magdeburg vom 14. September 1842. I. 447, betreffend die Legitimationsführung bei Reiſen auf der Berlin-Anhalt-Magdeburg-Leipzig-Dresdener Eiſenbahn.

Die in unſerm Amtsblatte vom Jahre 1841 unterm 21. Dezember v. J. publizirte Verordnung des Herrn Miniſters des Innern Excellenz vom 6. ejd., betreffend die Legitimationsführung bei Reiſen auf der Berlin-Anhalt-Magdeburg-Leipzig-Dresdener Eiſenbahn, erhält nach den von den betheiligten Regierungen getroffenen Vereinbarungen folgende zuſätzliche und ergänzende Beſtimmungen:

Ad §. 1. Zu denjenigen Ausländern, welche, ſtatt durch die ſonſt vorgeſchriebenen Eingangspäſſe, zu Reiſen innerhalb des §. 2 bezeichneten Bahnrayons jetzt durch Paßkarten legitimirt werden, gehören auch die Einwohner des Herzoglich Sachſen-Altenburgiſchen Staatsgebietes, ſo wie hinwiederum die Einwohner des diesſeitigen Bahnrayons zu Reiſen in das Herzogthum Sachſen-Altenburg durch die ihnen ertheilten Paßkarten legitimirt werden.

Ad §. 2. Der Bahnrayon wird ausgedehnt:

1) auf den ganzen Regierungsbezirk Magdeburg;

2) auf die landräthlichen Kreiſe Spremberg und Lübben des Regierungsbezirks Frankfurt;

er umfaßt außerdem, wie ſich ad §. 1 ergiebt:

das geſammte Königreich Sachſen, ſämmtliche Gebietstheile des Herzoglich Anhalt-Cöthenſchen, Anhalt-Deſſauiſchen und Anhalt-Bernburgiſchen Landes, und das ganze Herzogl. Sachſen-Altenburgiſche Staatsgebiet.

Ad §. 3.

1. Da Zweifel darüber entſtanden ſind, in wie fern die Ertheilung von Paßkarten an Studirende zuläſſig und wie weit dieſelben durch die akademiſchen Erkennungskarten für legitimirt zu erachten, ſo wird darüber beſtimmt, daß Studirende auf Grund der ihnen von der Univerſität ertheilten Erkennungskarten zu Reiſen auf den Eiſenbahnen nicht zugelaſſen werden können, da die Gültigkeit der Erkennungskarten auf den Univerſitätsort beſchränkt bleibt; zur Ertheilung einer Paßkarte an Studirende bedarf es aber in jedem Falle eines beſonderen Atteſtes des Univerſitäts-Bevollmächtigten.
2. Unſelbſtſtändigen Familiengliedern können auf den Antrag des Vaters oder des Vormundes nur dann Paßkarten ertheilt werden, wenn dieſelben das 18. Lebensjahr bereits zurückgelegt haben.
3. Ein Gleiches gilt von Handlungsdienern, denen auf beſonderen Antrag der Prinzipale Paßkarten ertheilt werden. Bei der Ausſtellung ſolcher Karten iſt überdies jedesmal der Name des Prinzipals oder des Hauſes, für welches der Kommis die Reiſe macht, unter dem Namen des Inhabers zu bemerken. Auch ſind die Prinzipale auf den Mißbrauch aufmerkſam zu machen, der mit ſolchen Karten getrieben werden kann, wenn dieſelben nach zurückgelegter Reiſe und noch mehr, wenn dieſelben nach dem Austritt aus dem Geſchäft in den Händen des Kommis verbleiben.

Ad §. 4. Die von den Herzogl. Sachſen-Altenburgiſchen Behörden ertheilten Paßkarten, welche ſeit dem erſten d. M. ausgeſtellt werden, gelten ausnahmsweiſe bis zum letzten Dezember 1843. Hinſichtlich der dieſſeits ertheilten Paßkarten bewendet es dagegen bei der Vorſchrift vom 6. Dezember v. J., wornach die Gültigkeit derſelben auf das laufende Kalenderjahr beſchränkt bleibt.

Indem wir dieſe Beſtimmungen zur Kenntniß der betreffenden Behörden und der Eingeſeſſenen unſeres Departements bringen, bemerken wir, daß wir außer den in unſerer Bekanntmachung vom 21. Dezember v. J. namhaft gemachten Kreis- und Ortsbehörden jetzt auch noch zur Ausfertigung der Paßkarten ermächtigt haben:

Die Herren Landräthe der Kreiſe: Halberſtadt, Neuhaldensleben, Stendal, Salzwedel, Gardelegen und Oſterburg;

Den Regierungs- und Polizeirath Stiehler zu Wernigerode für die Bewohner der ihnen anvertrauten Kreiſe;

Den Ober-Bürgermeiſter von Brinken zu Halberſtadt, die Magiſträte zu Oſterwieck, Hornburg, Derenburg, Neuhaldensleben, Stendal, Tangermünde, Salzwedel, Gardelegen, Oebisfelde und Seehauſen an der Aller,

für die Bewohner ihrer Stadt.

(Magdeburger Amtsblatt 1842. Nr. 39. S. 360.)

β. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Potsdam, die verfügte Ausdehnung der Paßkarten-Legitimation für Reiſende auf den Eiſenbahnen betreffend, vom 19. September 1843.

Die Verordnung des Königl. Miniſteriums des Innern vom 10. Dezember 1841 (Amtsblatt Nr. 336), betreffend die Legitimationsführung bei Auslandsreiſen auf den Berlin-Anhalt-Magdeburg-Leipzig-Dresdener Eiſenbahnen hat als den Bahn-

rayon im dieſſeitigen Regierungsbezirk für die Einführung der angeordneten Paßkarten die acht Kreiſe:

Niederbarnim, Oberbarnim, Beeskow-Storkow, Jüterbogk-Luckenwalde, Zauch-Belzig, Oſthavelland, Weſthavelland und Teltow, einſchließlich der Städte Potsdam und Brandenburg,

bezeichnet.

Nachdem nunmehr auch die Eiſenbahnverbindung zwiſchen Berlin und Stettin vollſtändig hergeſtellt, und überhaupt der Eiſenbahnverkehr erweitert worden, hat das Königl. Miniſterium des Innern mittelſt Erlaſſes vom 4. d. M. dem Rayon für die Paßkarten-Ertheilung zur Ausgangs-Legitimation auf den erſtgedachten Eiſenbahnen die weitergehende Ausdehnung auf den ganzen Potsdamſchen Regierungsbezirk und auf angrenzende Departements gegeben.

Im Verfolg unſerer Bekanntmachung vom 15. Dezember 1841 (Amtsblatt Nr. 261) und vom 20. September 1842 (Amtsblatt Nr. 206) bringen wir hiermit die vorbeſtimmte Erweiterung des Bahnrayons auf die ſechs übrigen landräthlichen Kreiſe:

Oſt- und Weſtpriegnitz, Ruppin, Templin, Prenzlau und Angermünde im dieſſeitigen Departement,

zur öffentlichen Kenntniß. Die Befugniß zur Ausfertigung der Paßkarten iſt den Herren Landräthen dieſer Kreiſe beigelegt, und außerdem ertheilen wir eben dieſe Befugniß, theils wegen des entfernteren Sitzes des Landrath-Amts, theils wegen der näheren Verbindung mit Eiſenbahnlinien,

auch den Magiſträten der Städte Wittſtock, Neu-Ruppin, Spandau, Köpenick, Bernau, Neuſtadt-Eberswalde und Schwedt.

Die betreffenden landräthlichen und Stadtbehörden werden von uns mit den auszufertigenden Formularen der Paßkarten nach dem Bedarf verſehen werden. Im Uebrigen verbleibt es durchgehends bei den Beſtimmungen der obgedachten früheren Bekanntmachungen, ſowohl über die anderen, zur Ausfertigung der Paßkarten im dieſſeitigen Departement autoriſirten Behörden, als über das grundſätzliche Verfahren in der Sache, und über den Umfang des auf die Nachbarſtaaten ſich erſtreckenden Bahnrayons, welcher übrigens auch auf den ganzen Merſeburger und Frankfurter Regierungsbezirk, ſtatt der in jenen Bekanntmachungen bezeichneten Theile dieſer Departements, und auf den ganzen Stettiner Regierungsbezirk nunmehr ausgedehnt iſt.

b.

Inſtruktion für die Beamten zur polizeilichen Begleitung der Perſonentransporte auf der Eiſenbahn von Berlin nach Leipzig.

(Siehe Theil I. S. 100.)

c.

Inſtruktion für die zur polizeilichen Beaufſichtigung der Eiſenbahn angeſtellten Polizeibeamten.

§. 1.

Auf denjenigen Stationsplätzen und Bahnhöfen, wo die Erheblichkeit des Verkehrs ſolches erfordert, ſoll eine Stunde vor Ankunft und Abfahrt der Perſonalfahrten ein Beamter der betreffenden Lokalpolizei vorhanden ſein.

§. 2.

Der Stations-Polizeibeamte beobachtet vor der Abreiſe des Dampfwagens die zur Mitreiſe ſich verſammelnden Perſonen und befragt diejenigen, welche zu einem

Zweifel an ihrer Unverdächtigkeit Anlaß geben, nach der erforderlichen Reiſelegitimation. Dieſe letztere iſt nach dem Paß-Edikt, der General-Paß-Inſtruktion und inſonderheit nach der Verordnung, betreffend die Legitimationsführung auf der Berlin-Anhalt-Magdeburg-Leipzig-Dresdener Eiſenbahn vom 6. Dezember 1841 zu prüfen.

§. 3.

Die Fälle, in welchen die Stations-Polizeibeamten der Eiſenbahnen zur bloßen Zurückweiſung und Ausſchließung von der Reiſe, oder aber zur Verhaftung und Ueberweiſung an die Orts-Polizeibehörde ſchreiten müſſen, laſſen ſich zwar nicht im Voraus ſpeziell angeben, vielmehr muß in dieſen Beziehungen das Verfahren ihrer umſichtigen Prüfung und Beurtheilung überlaſſen bleiben. Als bleibende Geſichtspunkte ihres Verfahrens dienen jedoch folgende Andeutungen:

1. Perſonen, welche ſich auf Erfordern weder durch Päſſe, noch durch Paßkarten, oder auf andere glaubwürdige Art als diejenigen, wofür ſie ſich ausgeben, auszuweiſen vermögen, müſſen von der Reiſe mit den Eiſenbahnen zurückgewieſen werden.
2. Dagegen ſind Perſonen:
   a. welche bei der Legitimationsprüfung dem Polizeibeamten die in den Grenzen ſeines Amts verlangte Auskunft beharrlich verweigern;
   b. welche Legitimationspapiere vorzeigen, die auf einen andern Namen lauten, als den der Reiſende führt, oder die ein zu dem Inhaber der Papiere durchaus unpaſſendes Signalement enthalten;
   c. welche offenbar verfälſchte, radirte, oder bis zur völligen Unleſerlichkeit unkenntlich gemachte Legitimationspapiere vorzeigen;
   d. welche im Beſitz beſchränkter Reiſerouten und von der ihnen vorgeſchriebenen Tour erheblich abgewichen ſind;
   e. welche, ſteckbrieflich verfolgt, zur Verhaftung ausdrücklich aufgegeben, oder von einer öffentlichen Behörde als verdächtig und gemeinſchädlich bezeichnet ſind;
   f. ſo wie alle Diejenigen, deren Aeußeres darüber keinen Zweifel läßt, daß ſie zu den Vagabunden, umherſchweifenden Freiknechten oder Bettlern gehören;

   ſofort anzuhalten, und der Orts-Polizeibehörde zur weiteren Verfügung zuzuführen.

§. 4.

Da nach den allgemeinen Paßvorſchriften Inländer bei Reiſen innerhalb Landes nicht unbedingt paßpflichtig ſind, ſo kann auch nicht paßpflichtigen Inländern, inſonderheit den nächſten Anwohnern der Eiſenbahn, welche, wie z. B. die Landleute beim Beſuch der nächſtgelegenen Stadt oder des Wochenmarkts, ſich der Bahn nur auf kürzere Strecken bedienen, ausnahmsweiſe das Reiſen auf der Eiſenbahn ohne Paß oder Paßkarte geſtattet werden; jedoch nur, in ſo fern ſie ſich anderweit auf glaubwürdige Weiſe, als für die öffentliche Sicherheit nicht bedenklich, hinreichend ausgewieſen haben. Sie ſind indeſſen, wenn ſie ins Ausland reiſen wollen, darauf aufmerkſam zu machen, daß ſie ſich der Gefahr ausſetzen, im Ausland unlegitimirt zu erſcheinen und nach den dort gültigen Paßgeſetzen behandelt zu werden.

§. 5.

Bleibt dem zur Beaufſichtigung des Bahnhofes beſtellten Polizeibeamten darüber, ob ein Reiſender ſofort zurückzuweiſen, anzuhalten oder zu verhaften ſei, ein Zweifel, weil er zur nähern Prüfung der Verhältniſſe wegen der Nähe der Abfahrt des Dampfwagens nicht Zeit genug behält, ſo hat er einem ſolchen Reiſenden die

Weiterreiſe zwar zu geſtatten, jedoch die über deſſen Verdächtigkeit entſtandenen Vermuthungen dem polizeilichen Begleitsbeamten des Wagenzuges mitzutheilen, damit Letzterer an dem Orte, wo der Reiſende die Eiſenbahn verläßt, für deſſen fernere Beobachtung und Beaufſichtigung das Nöthige veranlaſſen kann.

§. 6.

Von dem mit dem Dampfwagenzuge ankommenden Begleitsbeamten hat der Stationsbeamte die für ihn oder für die ihm vorgeſetzte Orts-Polizeibehörde beſtimmten Mittheilungen in Empfang zu nehmen und ſeinerſeits dem Begleitsbeamten über die vom Stationsort aus mitfahrenden Reiſenden, welche polizeiliche Aufmerkſamkeit verdienen, das Nöthige anzuzeigen, auch ſich der ſonſtigen für den Begleitsbeamten ihm zu Theil gewordenen Aufträge ſchleunigſt zu entledigen.

Bedarf der Begleitsbeamte der Aſſiſtenz der Stations-Polizei-Offizianten, ſo iſt dieſe unweigerlich zu gewähren.

§. 7.

Nach der Weiterfahrt des Dampfwagenzuges hat der Stations-Polizeibeamte möglichſt zu ermitteln, welche Reiſenden zurückgeblieben ſind, um auch deren Legitimation der Prüfung zu unterwerfen und ſich davon zu unterrichten, wohin dieſelben ihre Reiſe fortſetzen. Ergiebt ſich dabei ein Verdacht gegen die Zuverläſſigkeit der Reiſenden, ſo ſind dieſelben der Orts-Polizeibehörde zur weiteren Beſtimmung zuzuführen.

(Miniſterialblatt 1841. Nr. 566. S. 349.)

3. Reſkript des Königl. Miniſterii des Innern an die Königlichen Regierungen zu Potsdam, Frankfurt, Magdeburg und Merſeburg, ſo wie an das Königliche Polizei-Präſidium zu Berlin, betreffend die Ergänzungen zur Verordnung vom 6. Dezember v. J. wegen Legitimation bei Reiſen auf der Eiſenbahn, vom 7. September 1842.

In Folge des Erlaſſes vom 29. Mai c. und des darauf von der Königlichen Regierung erſtatteten Berichts wird derſelben eröffnet, daß nach den von den betheiligten Regierungen getroffenen Vereinbarungen die Verordnung vom 6. Dezember v. J., betreffend die Legitimationsführung bei Reiſen auf der Berlin-Anhalt-Magdeburg-Leipzig-Dresdener Eiſenbahn, folgende zuſätzliche und ergänzende Beſtimmungen erhält.

Ad §. 1.

Zu denjenigen Ausländern, welche, ſtatt durch die ſonſt vorgeſchriebenen Eingangspäſſe zu Reiſen innerhalb des §. 2 bezeichneten Bahnrayons, jetzt durch Paßkarten legitimirt werden, gehören auch die Einwohner des Herzoglich Sachſen-Altenburgiſchen Staatsgebiets, ſo wie hinwiederum die Einwohner des dieſſeitigen Bahnrayons zu Reiſen in das Herzogthum Sachſen-Altenburg durch die ihnen ertheilten Paßkarten legitimirt werden.

Ad §. 2.

Der Bahnrayon wird ausgedehnt:

1. auf den ganzen Regierungsbezirk Magdeburg;
2. auf die landräthlichen Kreiſe Spremberg und Lübben, des Regierungsbezirks Frankfurt;

er umfaßt außerdem, wie ſich ad §. 1 ergiebt:

das geſammte Königreich Sachſen, ſämmtliche Gebietstheile der Herzoglich Anhalt-Cöthenſchen, Anhalt-Deſſauiſchen und Anhalt-Bernburgiſchen Lande, und das ganze Herzoglich Sachſen-Altenburgiſche Staatsgebiet.

Ad §. 3.

1. Da Zweifel darüber entſtanden ſind, in wie fern die Ertheilung von Paßkarten an Studirende zuläſſig, und wie weit dieſelben durch die akademiſchen Erkennungskarten für legitimirt zu erachten, ſo wird darüber beſtimmt, daß Studirende auf Grund der ihnen von der Univerſität ertheilten Erkennungskarten zu Reiſen auf den Eiſenbahnen nicht zugelaſſen werden können, da die Gültigkeit der Erkennungskarten auf den Univerſitätsort beſchränkt bleibt; zur Ertheilung einer Paßkarte an Studirende bedarf es aber in jedem Falle eines beſonderen Atteſtes der Univerſitäts-Bevollmächtigten.
2. Unſelbſtſtändigen Familienmitgliedern können auf den Antrag des Vaters oder Vormundes nur dann Paßkarten ertheilt werden, wenn dieſelben das 18. Lebensjahr bereits zurückgelegt haben.
3. Ein Gleiches gilt von Handlungsdienern, denen auf beſonderen Antrag der Prinzipale Paßkarten ertheilt werden. Bei der Ausſtellung ſolcher Karten iſt überdies jedesmal der Name des Prinzipals oder des Hauſes, für welches der Kommis die Reiſe macht, unter dem Namen des Inhabers zu vermerken. Auch ſind die Prinzipale auf den Mißbrauch aufmerkſam zu machen, der mit ſolchen Karten getrieben werden kann, wenn dieſelben nach zurückgelegter Reiſe, und noch mehr, wenn dieſelben nach dem Austritt aus dem Geſchäft in den Händen der Kommis verbleiben.

Ad §. 4.

Die von den Herzoglich Sachſen-Altenburgiſchen Behörden ertheilten Paßkarten, welche ſeit dem 1. d. M. ausgeſtellt werden, gelten ausnahmsweiſe bis zum letzten Dezember 1843; hinſichtlich der dieſſeits ertheilten Paßkarten bewendet es dagegen bei der Vorſchrift der Verordnung vom 6. Dezember pr., wonach die Gültigkeit derſelben auf das laufende Kalenderjahr beſchränkt bleibt.

Die Königliche Regierung hat dieſe Beſtimmungen in derſelben Weiſe, wie ſolches in Anſehung der Verordnung vom 6. Dezember pr. und des Erlaſſes vom 10. Dezember pr. geſchehen iſt, zur Kenntniß der Behörden und Beamten zu bringen.

(Zuſatz an die Königliche Regierung zu Merſeburg.)

Das in den Zirkular-Verfügungen der Königlichen Regierung vom 14. und 23. März c. (Anlage a und b.) hinſichtlich der Paßkarten-Ertheilung an Offiziere und Beamten Vorgeſchriebene erſcheint zweckmäßig und wird hierdurch genehmigt.

a.

In Folge mehrerer an uns ergangenen Anfragen, unter welchen Modalitäten Paßkarten zu Reiſen auf den Eiſenbahnen an Offiziere im ſtehenden Heere oder bei den Landwehrſtämmen zu ertheilen ſeien, finden wir uns zu der Eröffnung veranlaßt, daß, da die Offiziere in die Kategorie der im §. 3 der Verordnung vom 6. Dezember 1841 bezeichneten Perſonen gehören, Paßkarten zu Reiſen auf den Eiſenbahnen denſelben zwar nicht verſagt werden ſollen, daß indeß mit Rückſicht auf das in dem Miniſterialblatt 1840. S. 366 (a) *) abgedruckte Schreiben des König-

---

*) (a) Schreiben des Königl. Kriegs-Miniſters an den Königlichen Miniſter des Innern und der Polizei, die Päſſe für Militär-Perſonen betreffend, vom 27. Auguſt 1840.

Ew. Excellenz ermangele ich nicht auf das geehrte Schreiben vom 13. Auguſt c., worin Dieſelben eine vollſtändige Auskunft darüber wünſchen:

in welchen Fällen die militäriſchen Beziehungen, in denen ein Paßextrahent ſteht, die Noth-

lichen Kriegs-Miniſterii an den Herrn Miniſter des Innern und der Polizei vom 27. Auguſt 1840 zur Ertheilung der gedachten Legitimations-Dokumente die Genehmigung der den Offizieren vorgeſetzten Militair-Behörde erforderlich iſt. Ausgeſchloſſen von dieſer Beſchränkung ſind jedoch die zur Generalität gehörigen Offiziere.

Merſeburg, den 14. März 1842.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

An
die mit Ertheilung von Paßkarten beauftragten Landrathsämter und Magiſträte, in deren Bezirken ſich Garniſonorte oder Landwehrſtämme befinden.

b.

Auf den Bericht vom 1. d. M. eröffnen wir dem Magiſtrat, daß wir ganz damit einverſtanden ſind, daß die Ertheilung von Paßkarten an Subaltern-Beamte in analoger Anwendung des §. 17 der General-Paß-Inſtruktion vom 12. Juli 1817 ſtets von der ertheilten Zuſtimmung der betreffenden Dienſtbehörden abhängig zu machen iſt, weitere Beſchränkungen in dem Gebrauch der gedachten Legitimations-Dokumente aber weder nothwendig noch angemeſſen erſcheinen, da zu erwarten ſteht, daß nur die Beamten die Genehmigung ihrer Vorgeſetzten zur Extrahirung von Paßkarten erlangen können, die das Vertrauen derſelben genießen, und die Dienſt-

---

wendigkeit bedingen, die Zuſtimmung der Militär-Vorgeſetzten, und welcher von dieſen zu der beabſichtigten Reiſe beizubringen,

Folgendes ganz ergebenſt zu erwidern.

Nach den vorhandenen, dieſe Angelegenheit betreffenden Beſtimmungen iſt das zu beobachtende Verfahren verſchieden, je nachdem eine Militär-Perſon im Inlande eine Reiſe zu machen oder ins Ausland zu reiſen beabſichtigt.

Bei Reiſen im Inlande iſt der Paßextrahent bisher nur für verpflichtet erachtet worden, eine Beſcheinigung des Militär-Vorgeſetzten darüber beizubringen:

daß ihm zu der Reiſe Urlaub ertheilt worden;

und hierbei dürfte es auch wohl für die Folge zu belaſſen ſein.

Was dagegen die Reiſen ins Ausland betrifft, ſo iſt

a) hinſichtlich der Offiziere durch den dieſſeitigen, Ew. Excellenz unterm 18. Juli 1838 mitgetheilten Erlaß vom 29. Juni ej. a. (Anl. β) vorgeſchrieben, daß dieſelben bei Nachſuchung des Paſſes, außer der Urlaubsbeſcheinigung, noch ein Atteſt ihres Chefs darüber beibringen ſollen:

daß ihnen ein Paß ertheilt werden könne.

Die Offiziere, welche ein ſolches Atteſt beibringen müſſen, ſind in dieſem Erlaſſe näher bezeichnet, auch iſt dort erwähnt, von welchen Militär-Vorgeſetzten dergleichen Atteſte auszuſtellen ſind.

Außerdem iſt nur noch in Anſehung der beurlaubten Landwehroffiziere zu bemerken, daß dieſelben nach §. 39 der Inſtruktion vom 10. Dezember 1816 (Mil. Geſetz-Sammlung S. 133) blos für verpflichtet zu erachten ſein werden, bei Extrahirung der Päſſe ſich über die ihrem vorgeſetzten Bataillonskommandeur von der beabſichtigten Reiſe gemachten Meldung auszuweiſen.

b) In Betreff der übrigen Perſonen des Soldatenſtandes vom Feldwebel abwärts, iſt dieſe Angelegenheit in Folge der darüber mit Ew. Excellenz und dem Herrn Miniſter der auswärtigen Angelegenheiten im vorigen Jahre gepflogenen Verhandlungen regulirt worden. Danach wird, wenn die Militärperſonen einen Reiſeurlaub bis zu zwei Monaten nachſuchen, von dem betreffenden Generalkommando, nach Bewilligung des Urlaubs, der nöthige Paß bei den Königlichen Regierungen extrahirt. Wird um einen längern Urlaub gebeten, ſo muß das Geſuch dem Kriegs-Miniſterium zur Entſcheidung vorgelegt werden.

Bisher iſt ſodann nach Genehmigung derartiger Geſuche der Herr Miniſter der auswärtigen Angelegenheiten dieſſeits um Ertheilung eines Paſſes erſucht worden. Da jedoch nach einer zwiſchen Ew. Excellenz und dem gedachten Herrn Miniſter im Jahre 1838 getroffenen Vereinbarung, wie ich vor einigen Wochen in Erfahrung gebracht habe, an dergleichen Militärperſonen von dem Königlichen Miniſterio des Innern und der Polizei dieſe Päſſe ertheilt werden ſollen, ſo werden künftighin die Anträge um Ertheilung derſelben an Ew. Excellenz gerichtet werden.

c) Was endlich die Militärbeamten anlangt, ſo ſind ſelbige wegen Extrahirung der Päſſe zu Reiſen ins Ausland zur Beobachtung der hinſichtlich aller übrigen Staatsbeamten gegebenen des-

behörde es jeden Augenblick in ihrer Hand hat, durch Entziehung der ertheilten Genehmigung ihre Beamten zur Herausgabe der Paßkarten zu nöthigen.

Unter dieſen Umſtänden erſcheint es denn auch unbedenklich, den ſtädtiſchen Kaſſenbeamten, wenn ſie ſonſt das Vertrauen des Magiſtrats beſitzen, Paßkarten nicht zu verſagen, und ſcheinen die angedeuteten Befürchtungen ein wenig zu geſteigert zu ſein, da vor der Hand die Paßkarte nur für eine kurze Entfernung ein Legitimationsmittel iſt, auf Grund derſelben anderweit ein Paß nicht zu erlangen ſein dürfte, und das bei dieſer Gelegenheit aufgenommene Signalement ja leicht die Dienſtbehörde in den Stand ſetzt, die der Flucht verdächtigen Kaſſenbeamten ſofort ſteckbrieflich zu verfolgen.

Merſeburg, den 23. März 1842.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

An
den Magiſtrat zu N., und Abſchrift zur Kenntnißnahme und Nachachtung an ſämmtliche Landräthe und Magiſträte, die mit der Ertheilung von Paßkarten beauftragt ſind.

(Miniſterialblatt 1842. Nr. 486. S. 356.)

---

fallſigen Vorſchriften verbunden. Auch hat ſich bis jetzt nicht herausgeſtellt, daß in Anſehung dieſer Beamten noch beſondere Vorſchriften nöthig ſein dürften.

Ferner bemerken Ew. Excellenz, daß zuweilen im aktiven Dienſt ſtehende Offiziere die Päſſe auf andere, als in der Urlaubsbewilligung angegebene Länder und Landestheile ausgedehnt zu ſehen und auch wohl Reiſen ins Ausland zu unternehmen wünſchen, wenn der Urlaub nur zu Reiſen im Inlande lautet.

Sollte ein ſolcher Fall wieder vorkommen, ſo kann ich Ew. Excellenz nur ganz ergebenſt anheimſtellen, den betreffenden Offizier, wenn ſein Geſuch durch das außer der Urlaubsbewilligung beizubringende Atteſt nicht unterſtützt wird, an denjenigen Militärbefehlshaber, der das Atteſt ausgeſtellt hat, zu verweiſen, um ſich von ihm die zur Gewährung ſeines Geſuches erforderliche Beſcheinigung ausſtellen zu laſſen.

Berlin, den 27. Auguſt 1840.

Der Kriegs-Miniſter.

β.

Da ſich die Nothwendigkeit herausgeſtellt hat, den zu gewiſſen Kategorien gehörigen Perſonen zu Reiſen in das Ausland nur Päſſe, die mit einer Perſonalbeſchreibung verſehen ſind, zu ertheilen, die Kabinetspäſſe ihrer Beſtimmung nach aber die Perſonalbeſchreibung nicht enthalten, ſo iſt von dem Königlichen Miniſterio der auswärtigen Angelegenheiten das Paßbureau deſſelben angewieſen worden, in Zukunft nur beſtimmte, demſelben bezeichnete Perſonen unter gewiſſen Bedingungen mit Kabinetspäſſen zu Reiſen ins Ausland zu verſehen. Zu dieſen Perſonen gehören unter andern auch die Königlichen Offiziere jeden Ranges; es iſt jedoch von dem gedachten Königlichen Miniſterio darauf angetragen worden, daß dieſelben bei Nachſuchung ſolcher Päſſe außer dem Urlaube auch noch ein Atteſt ihres Chefs darüber beibringen, daß ihnen ein Paß ertheilt werden kann.

Es wird daher nöthig, daß den, Kabinetspäſſe nachſuchenden Offizieren, mit Ausſchluß der Generalität, von den betreffenden Militärbehörden ein Atteſt gegeben werde, das den Ausweis ſowohl über den erhaltenen Urlaub, als über die genehmigte Paßnachſuchung gewährt.

Dieſe Atteſte können für regimentirte Offiziere von dem Kommandeur des Regiments, der Brigade ꝛc., und für nichtregimentirte von der betreffenden vorgeſetzten Behörde ausgeſtellt werden. Inaktive, mit Penſion zur Dispoſition ſtehende ꝛc. Offiziere, bei denen es ſich nur um Genehmigung der Paßnachſuchung handelt, können den desfallſigen Ausweis von der Landwehrbehörde, hier in Berlin aber von dem Königlichen Gouvernement erhalten.

Einem Königlichen Hochlöblichen General-Kommando ſtellt das Kriegs-Miniſterium hiernach die weitere Veranlaſſung ergebenſt anheim.

Berlin, den 29. Juni 1838.

Kriegs-Miniſterium.

An
ſämmtliche Königl., ꝛc. General-Kommando's.

(Miniſterialblatt 1840. Nr. 647. S. 366.)

4. Verordnung der Königlichen Regierung zu Stettin, die Legitimationsführung bei Reiſen auf den Eiſenbahnen betreffend, vom 6. Oktober 1843.

Um die Schwierigkeiten und Weiterungen zu entfernen, welche bei fortdauernder Anwendung der beſtehenden paßpolizeilichen Vorſchriften (§. 1 und 7 des Paßedikts vom 22. Juni 1817) hinſichtlich der Legitimationsführung der auf den Eiſenbahnen ins Ausland reiſenden, oder aus dem Auslande ins Inland kommenden Perſonen entſtehen könnten, und um durch eine gegenſeitige Erleichterung der paßpolizeilichen Vorſchriften die Vortheile zu erhöhen, welche aus der Benutzung der Eiſenbahnen den Anwohnern erwachſen werden, ſind unter Allerhöchſter Genehmigung Sr. Majeſtät des Königs mit den betheiligten Königl. Sächſiſchen und Herzogl. Anhaltiſchen Regierungen beſondere Anordnungen für die Erleichterung der Legitimationsführung bei Reiſen auf den durch und in das Ausland führenden Eiſenbahnen bereits getroffen worden, die nunmehr, nachdem die Eiſenbahnverbindung zwiſchen Berlin und Stettin hergeſtellt und der Bahnrayon auf den dieſſeitigen Regierungsbezirk ausgedehnt worden iſt, den dieſſeitigen Eingeſeſſenen und Polizeibehörden zur Nachachtung im Nachſtehenden bekannt gemacht werden.

§. 1.

Diejenigen Einwohner des im §. 2 näher bezeichneten Bahnrayons, welche nach den §. 3 folgenden Beſtimmungen zur Führung von Paßkarten berechtigt ſind, ſind von jetzt ab von der Verpflichtung entbunden, ſich zu ihren Reiſen auf der Bahn in die Königl. Sächſiſchen, Herzogl. Sachſen-Altenburgiſchen und Herzogl. Anhaltiſchen Staaten mit Ausgangspäſſen verſehen zu müſſen. Eben ſo vertritt für die Königl. Sächſiſchen, Herzogl. Sachſen-Altenburgiſchen und Herzogl. Anhaltiſchen Landesunterthanen bei deren Reiſen auf den vorgedachten Eiſenbahnen in den §. 2 näher bezeichneten Bahnrayons die Paßkarte die Stelle des Eingangspaſſes.

§. 2.

Der Bahnrayon umfaßt:

a. Im Inlande: die geſammten Regierungsbezirke Potsdam, Magdeburg, Merſeburg, Frankfurt und Stettin und den landräthlichen Kreis Hoyerswerda des Regierungsbezirks Liegnitz.

b. Im Auslande: das Königreich Sachſen, die Anhaltiſchen Herzogthümer, das Herzogthum Sachſen-Altenburg.

§. 3.

Denjenigen Einwohnern des Bahnrayons, welche den Polizeibehörden als vollkommen ſicher und zuverläſſig bekannt ſind, werden von jetzt ab für ihre Reiſen auf der Bahn innerhalb des Bahnrayons und der Königl. Sächſiſchen, der Herzogl. Anhaltiſchen und Herzogl. Sachſen-Altenburgiſchen Staaten Paßkarten ertheilt.

Als vollkommen ſicher und zuverläſſig gelten den Polizeibehörden in dieſer Beziehung: alle diejenigen ſelbſtſtändigen Perſonen, die innerhalb des Bahnrayons ihren ordentlichen feſten Wohnſitz haben. Die Paßkarten bleiben daher allen denen verſagt, welche

1. nach den beſtehenden Geſetzen auch bei Reiſen im Inlande paßpflichtig ſind, wie Gewerbegehülfen, Handwerksburſchen ꝛc.,
2. der Klaſſe der Dienſtboten oder Arbeitſuchenden angehören, oder
3. aus irgend einem Grunde beſonderer polizeilicher Aufſicht unterworfen ſind.

Kinder und Ehefrauen, welche mit ihren Eltern und Ehegatten, und Dienſtboten, welche mit ihren Herrſchaften reiſen, werden durch die Paßkarten der Letzteren legitimirt.

Unſelbſtſtändigen Familiengliedern können auf den Antrag des Vaters oder Vormundes nur dann Paßkarten ertheilt werden, wenn dieſelben das 18. Lebensjahr bereits zurückgelegt haben. Ein Gleiches gilt von Handlungsdienern, denen auf beſonderen Antrag der Prinzipale Paßkarten ertheilt werden. Bei der Ausſtellung ſolcher Karten iſt überdies jedesmal der Name des Prinzipals oder des Hauſes, für welche der Kommis die Reiſe macht, unter dem Namen des Inhabers zu vermerken. Auch ſind die Prinzipale auf den Mißbrauch aufmerkſam zu machen, der mit ſolchen Karten getrieben werden kann, wenn dieſelben nach zurückgelegter Reiſe, und noch mehr, wenn dieſelben nach dem Austritt aus dem Geſchäfte in den Händen der Kommis verbleiben.

Zur Ertheilung einer Paßkarte an Studirende bedarf es in jedem Falle eines beſonderen Atteſtes des Univerſitäts-Bevollmächtigten. Auf Grund der den Studirenden von der Univerſität ertheilten akademiſchen Erkennungskarten bleiben dieſelben auf den Univerſitätsort beſchränkt.

§. 4.

Die Paßkarten, welche nach einem für alle betheiligten Staaten übereinſtimmenden Formulare ausgeſtellt werden, ſind für die Dauer des Kalenderjahres gültig. Sie werden von denjenigen Polizeibehörden ertheilt, denen die Befugniß zur Ertheilung von Auslandspäſſen zuſtändig iſt. Der Preis der Paßkarten beträgt fünf Silbergroſchen; Expeditions- oder Stempelgebühren werden dafür nicht entrichtet.

Die im laufenden Jahre von den dieſſeitigen Behörden ausgeſtellten Paßkarten bleiben auch für das Jahr 1844 in Anwendung, ſo daß es einer Erneuerung derſelben am 1. Januar 1844 nicht bedarf.

Die von den Herzogl. Sachſen-Altenburgiſchen Behörden ertheilten Paßkarten, welche ſeit dem 1. September 1842 ausgeſtellt werden, gelten ausnahmsweiſe bis zum letzten Dezember 1843.

§. 5.

Zur Nachweiſung ſeiner Legitimation iſt während der Reiſe auf der Bahn und innerhalb des Rayons derſelben jeder Reiſende verpflichtet. Vermag er nicht, dieſelbe auf die Anforderung der Bahn- oder ſonſtigen Polizeibeamten durch Paßkarte, Paß, oder auf ſonſtige zuläſſige Weiſe ſofort zu führen, ſo bleibt er von der Weiterreiſe auf der Bahn ausgeſchloſſen, und hat zu gewärtigen, daß wegen ſeiner Zurückweiſung, je nach den Umſtänden des Falls, auf Grund der betreffenden Vorſchriften weiter über ihn verfügt wird.

§. 6.

Wer die Paßkarte verfälſcht, oder eine verfälſchte zu ſeiner Legitimation produzirt, oder die ihm ertheilte Paßkarte einem Andern zum Gebrauche als Legitimationsmittel überläßt, hat, wenn nicht ein damit beabſichtigtes oder in Verbindung ſtehendes Verbrechen kriminelle Beſtrafung nach ſich zieht, jedenfalls eine polizeiliche Geldſtrafe bis zu fünfundzwanzig Thalern oder eine Gefängnißſtrafe bis zu 14 Tagen zu gewärtigen.

Indem wir dieſe Beſtimmungen zur Kenntniß der betreffenden Behörden und Beamten und der Eingeſeſſenen unſers Departements bringen, bemerken wir gleichzeitig, daß wir zur Ausfertigung der Paßkarten ermächtigt haben:

1. die Herren Landräthe für die Bewohner der Städte und des platten Landes der ihnen anvertrauten Kreiſe;
2. die hieſige Polizei-Direktion;
3. die Magiſträte zu Stargard, Anklam, Swinemünde, Gollnow, Garz, Greiffenhagen, Paſewalk und Treptow an der Tollenſe für die Bewohner ihrer Städte.

(Kameraliſtiſche Zeitung 1843. Nr. 46. S. 1083.)

5. Reſkript des Königlichen Miniſterii des Innern, I. und II. Abtheilung vom 11. November 1843 an die Königl. Regierung zu Merſeburg, betreffend die Verwendung der für Paßkarten zu Reiſen auf Eiſenbahnen aufkommenden Gebühren.

Da die Ueberſchüſſe der Paßkarten-Gebühren ganz dieſelbe Verwendung erhalten ſollen, welche bei den Paßausfertigungs-Gebühren Statt findet, ſo iſt es, wie der Königlichen Regierung auf die Anfrage vom 18. v. M. erwidert wird, unbedenklich, auf dieſelben auch die Beſtimmungen der von der Königlichen Regierung angezogenen Miniſterial-Erlaſſe vom 5. Januar 1825 (v. K. Ann. S. 193), 23. März 1827 (v. K. Ann. S. 164) und 31. Mai 1835 (v. K. Ann. S. 190) an die Regierungen zu Breslau, Bromberg und Poſen, in Anwendung zu bringen.

(Miniſterialblatt 1843. Nr. 413. S. 310.)

F. Verfügungen in Bezug auf das Steuer- und Abgabenweſen der Eiſenbahnen.

1. Verfügung des General-Direktors der Steuern an die Königliche Regierung zu Oppeln, die Entrichtung der Grundſteuern von Eiſenbahn-Anlagen betreffend, vom 9. Dezember 1842.

Der Königlichen Regierung eröffne ich auf den Bericht vom 27. v. M., daß, in Bezug auf die Beſteuerung des Grund und Bodens, die Eiſenbahnen wie die zum öffentlichen Gebrauch beſtimmten Kunſtſtraßen und öffentlichen Wege überhaupt behandelt werden müſſen.

Es ſind daher alle Grundſtücke, welche für die mit Genehmigung des Staats angelegten, zum öffentlichen Gebrauche dienenden Eiſenbahnen

a. zum Bahnkörper,
b. zu den, nach §. 14 des Geſetzes vom 3. November 1838 einzurichtenden neuen Kommunikations- und Feldwegen, ſo weit dieſe zum öffentlichen Gebrauch beſtimmt ſind,

verwendet werden, ſo lange, als ſie dieſen Zwecken dienen, **ſteuerfrei** zu ſtellen, ohne deshalb eine Entſchädigung von den Unternehmern zu verlangen.

Auf die zum Transportgeſchäft und zu Verwaltungs- ꝛc. Zwecken und zu andern Zubehörungen der Eiſenbahnen verwendeten Grundſtücke darf jedoch dieſe Grundſteuerfreiheit nicht ausgedehnt werden, und ſie iſt für den Bahnkörper auf die Grundfläche beſchränkt, welche die Bahn ſelbſt bis zu den Böſchungen der Gräben oder bis zu anderweitiger Einfriedigung einnimmt.

Wegen Vertheilung der Grundſteuer und Ausmittelung des hiernach wegfallenden Theiles der Grundſteuer von dem zu den Eiſenbahn-Anlagen verwendeten Grund und Boden gelten die in der Verfügung vom 31. Mai 1832 III. 6163. gegebenen Vorſchriften, und in Beziehung auf die ad lit. b. oben erwähnten Wege wird der Königl. Regierung Abſchrift der am 30. April 1839 an die Regierung zu Merſeburg gerichteten Verfügung (Anl. a.) mitgetheilt, um ſich nach derſelben in vorkommenden Fällen zu achten.

a.

Von Seiten des Direktoriums der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eiſenbahn-Geſellſchaft iſt die Frage in Anregung gebracht worden, in wie fern den, in Folge der Einrichtung der Eiſenbahn, nach §. 14 des Geſetzes vom 3. November v. J., von ihr herzuſtellenden neuen Kommunikations- und Feldwegen und dem dazu verwendeten Grund und Boden die Grundſteuer-Freiheit zuſtehe. An ſich kann es

einem Bedenken nicht unterliegen, hinſichtlich der Beſteuerung des zur Anlage öffentlicher Wege verwendeten Grundes und Bodens dieſelben Grundſätze zu befolgen, welche in der Zirkular-Verfügung vom 31. Mai 1832 für den Fall der Einziehung von Grundſtücken zum Chauſſeebau allgemein vorgeſchrieben ſind, indem der Umſtand, daß die Herſtellung ſolcher Wege durch die Einrichtung der Eiſenbahn nöthig gemacht wird, darin eine Aenderung hervorzubringen nicht geeignet iſt. Dem zufolge wird in ſolchem Falle eine Vertheilung der Grundſteuer nach dem Verhältniſſe, in welchem das Trennſtück zu dem Haupt-Grundſtücke ſteht, erfolgen müſſen, der auf das eingezogene Grundſtück fallende Steuerbetrag während der Etats-Periode zum Abgange zu liquidiren und demnächſt zur Abſetzung vom Etat zu bringen, daſſelbe Verfahren auch für den Fall zu beobachten ſein, wo ein ganzes Grundſtück zum Wegebau verwendet wird, indem alsdann von der auf dem ganzen Grundſtücke haftenden Steuer daſſelbe gilt, was hinſichtlich der auf dem Trennſtücke haftenden angeordnet iſt; und endlich wird, bei unbedeutenden Land-Einziehungen und wenn die auf das abzutretende Grundſtück zu repartirende Steuer ſo gering ausfällt, daß ſie nicht mehr in monatlichen Theilen zahlbar bleibt, von einem Dismembrations- und Steuervertheilungs-Verfahren, unter Vorbehalt dieſſeitiger Genehmigung, abzuſtehen ſein.

Dieſe Befreiung von der Grundſteuer darf indeſſen nur dem zur Anlage öffentlicher Wege verwendeten Grund und Boden zugeſtanden werden und zur Entſcheidung der Frage, welche Wege als öffentliche Wege anzuerkennen ſind, dienen folgende, bereits bei anderer Gelegenheit feſtgeſtellten Grundſätze:

1) Als öffentliche Wege ſind (ohne Unterſchied, ob ſie in der Sprache des gewöhnlichen Lebens als Landſtraßen, Kommunikations-, Gemeine- oder Vizinalwege oder auf andere Weiſe bezeichnet werden) alle diejenigen zu betrachten, deren Gebrauch Jedermann freiſteht.

2) Als Privatwege gelten die Wege, Triften, Fußſteige, welche nur für gewiſſe Grund-Eigenthümer oder für gewiſſe oder ſämmtliche Intereſſenten einer Gemeinheit beſtimmt ſind.

3) Leiſten die Grundeigenthümer, über deren Grundſtücke ein Weg geht, und diejenigen Nachbarn, welchen derſelbe zum Gebrauch dient, auf das Privateigenthum und die Ausſchließung Anderer von dem freien Gebrauch deſſelben Verzicht, ſo ſollen, vorausgeſetzt, daß wegen künftiger Unterhaltung eines ſolchen Weges kein Einſpruch erhoben wird, wegen deſſen Anerkennung als öffentlichen Weges keine Schwierigkeiten erhoben werden.

4) Bei einem Zweifel darüber, in wie fern ein Weg im polizeilichen Intereſſe als öffentlicher Weg zu behandeln ſei, entſcheidet der Landrath, mit Vorbehalt des Rekurſes an die geordneten höheren Inſtanzen.

Privatwege, mögen ſie einzelnen Grundbeſitzern zuſtändig oder das Eigenthum und der Gebrauch derſelben mehreren Intereſſenten vorbehalten ſein, unterliegen der Beſteuerung.

Nach dieſer Anleitung wird die Königl. Regierung ſich im Stande befinden, über die Beſteuerung der von der oben genannten Eiſenbahn-Geſellſchaft eingerichteten Wege oder deren Befreiung von der Steuer zu entſcheiden. Wenn aus den hier vorliegenden, dieſen Gegenſtand betreffenden Verhandlungen des Landraths v. Baſſewitz in Halle indeſſen hervorgeht, daß, zu der durch die Einrichtung der Eiſenbahn nothwendig gewordenen Herſtellung von Trift- und Fahrwegen, von Seiten der Geſellſchaft längs der Bahn ein Terrain akquirirt worden iſt, welches nur den neuer Kommunikationswege bedürftig gewordenen Grundbeſitzern zur Benutzung überlaſſen

iſt und ſich im Eigenthum der Geſellſchaft befindet, ſo wird dieſem Terrain die Grund-ſteuer-Freiheit ſo lange nicht zugeſtanden werden können, als die sub 3 gedachten Modifikationen bei deſſen Beſitz und Benutzung nicht eingetreten ſind.

Sowohl der Eiſenbahn-Geſellſchaft, als dem Landrath v. Baſſewitz iſt, zur Beſchleunigung der Regulirung dieſer Angelegenheit, Abſchrift dieſer Verfügung mitgetheilt worden, und hat die Königl. Regierung nunmehr das Weitere demgemäß anzuordnen.

Berlin, den 30. April 1839.

Der Finanz-Miniſter.

(Miniſterialblatt 1843. Nr. 38. S. 22.)

2. Zirkular-Reſkript der Königl. Miniſterien des Innern und der Finanzen vom 16. Auguſt 1843 an ſämmtliche Königl. Ober-Präſidenten, ausſchließlich derjenigen von Weſtphalen und der Rheinprovinz, betreffend die Nichtbefreiung der Eiſenbahn-Gebäude von der Real-Kommunalſteuer.

Ew. ꝛc. theilen wir hierneben Abſchrift des heute dem Direktorium der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft auf den Antrag wegen Befreiung von der Real-Kommunalſteuer ertheilten Beſcheides zur gefälligen Kenntnißnahme mit. (Anlage a.)

a.

Das Direktorium hat in der Eingabe vom 17. Dezember v. J. aus der Allerh. Kabinets-Ordre vom 8. Juni 1834 (Geſetzſamml. S. 87) den Anſpruch auf Freiheit von den Real-Kommunalſteuern für die baulichen Anlagen auf dem Eiſenbahnhofe herzuleiten verſucht. Es kann jedoch eine ſolche Freiheit von der Kommunalſteuer für die Eiſenbahngebäude nicht anerkannt werden, ſo wie dieſelbe auch anderwärts, z. B. bei den hieſigen Anlagen dieſer Art, nicht gewährt worden iſt.

Der Staat hat allerdings die Eiſenbahnen in mancher weſentlichen Beziehung als Unternehmungen von großem Intereſſe für das Gemeinweſen begünſtigt, dabei aber die Anlage der Bahn von dem Geſchäfte des Betriebes ihrer Benutzung unterſchieden, und daher die Befreiung von der Grundſteuer auf den eigentlichen Bahnkörper und diejenigen Anlagen beſchränken müſſen, welche unter allen Umſtänden nothwendige Theile und Zubehörungen der Eiſenbahn als ſolche bilden.

Denn nur auf dieſe kann die Analogie mit den zum öffentlichen Gebrauch beſtimmten Kunſtſtraßen und öffentlichen Wegen, welche dieſer Befreiung zum Grunde liegt, angewendet werden.

Während ſich die Eiſenbahnen ſchon von dieſen, den Kunſtſtraßen und öffentlichen Wegen, im weſentlichſten Punkte dadurch unterſcheiden, daß ſie nur mittelſt beſonders hierfür konſtruirter Fuhrwerke, welche in der Regel der konzeſſionirten Geſellſchaft ausſchließlich zuſtehen, aber nicht, wie jene, von Jedem mit eigenem Vehikel benutzt werden können, gehört alles Uebrige, was dem Betriebe des Transportgeſchäftes ꝛc. und der Verwaltung des Unternehmens dient, eben deshalb dem ſpeziellen Intereſſe der Geſellſchaft an, und kann eine mit jenen den gemeinnützigen öffentlichen Straßen analoge Behandlung nicht in Anſpruch nehmen.

Der Betrieb fällt vielmehr in die Kategorie eines Gewerbes, dem eine Steuerfreiheit in dieſem Sinne nicht zuſteht.

Gehören nun die Eiſenbahnen, auch von jenem Geſichtspunkte aus, zu den gemeinnützigen Anlagen, ſo würde von einer Anwendung der Allerh. Kabinets-Ordre vom 8. Juni 1834 auf ſie nur in ſo weit die Rede ſein können, als die Frage geſtellt wird:

ob dieſelben, ſo weit ihnen wegen ihrer Beſtimmung zu öffentlichen Zwecken

die Befreiung von der Staats-Grundſteuer gewährt iſt, **deshalb** auch den örtlichen Kommunalſteuern nicht unterworfen ſein ſollen?

Die Allerh. Kabinets-Ordre entſcheidet:

daß die Realverpflichtungen, welche vermöge des Kommunalverbandes geleiſtet worden ſind, ferner geleiſtet werden ſollen.

Die Real-Kommunalſteuer, für welche der Magiſtrat jetzt den Beitrag nach dem Miethswerthe der errichteten Bahnhofsgebäude, als von dem Objekte ihrer Veranlagung fordert, wird von dem geſammten Grundbeſitz erhoben, und den weſentlichſten Theil derſelben bildet die als **Grundſteuer** von dieſem geſammten Grundbeſitz an den Staat zu entrichtende Servisſteuer.

Die Verpflichtung haftete alſo ſchon vor der Abtretung der den Bahnhof jetzt bildenden Grundfläche, als in jener Geſammtheit begriffen, auf derſelben, und ward bisher aus dem Geſammteinkommen der Kommune wirklich geleiſtet. Es kann mithin aus der Allerh. Kabinets-Ordre vom 8. Juni 1834 eine Befreiung von der Kommunalſteuer nicht hergeleitet werden.

Der Umſtand, daß auf dieſer Grundfläche ſich bei der Abtretung keine ſteuerpflichtigen Gebäude befanden, und daß ſie erſt durch die Errichtung des Bahnhofes und der dem Betriebe der Eiſenbahn angehörenden Gebäude zur Steuer ſpeziell beitragend herangezogen wird, iſt hiergegen für die Geſellſchaft von keinem Belang; jeder andere Privatmann, der für Wohnung oder Gewerbe auf ſolchem oder anderm bisher unbebauten Grunde ein Gebäude errichtet, befindet ſich in demſelben Fall.

Wenn daher der Magiſtrat bei der Veranlagung des Real-Serviſes auf die Gebäude des Bahnhofes, zu welcher er ſich in ſeinem Rechte befindet, diejenigen Anlagen und Bauten, welche unter allen Umſtänden nothwendige Theile und Zubehörungen der Eiſenbahn als ſolche bilden, ausgeſchieden und dieſelbe, wie nach den Anlagen der Eingabe vom 17. Dezember v. J. angenommen werden muß, auf die Betriebs- und Verwaltungsgebäude beſchränkt hat, ſo iſt damit einerſeits die Befreiung von der Staatsſteuer im richtigeren Maaße gewährt, andererſeits in der Kommunalſteuer jede zuläſſige Rückſicht geübt worden.

Eine weitere oder gänzliche Befreiung des Bahnhofes, reſp. der Gebäude, von der Real-Kommunalſteuer nach dem Antrage des Direktoriums anzuordnen, müſſen wir daher ablehnen.

Berlin, den 16. Auguſt 1843.

Der Miniſter des Innern. Der Finanz-Miniſter.

(Miniſterialblatt 1843. Nr. 310. S. 233.)

G. Benutzung zu militäriſchen Zwecken.

1. Monatliches Zirkular-Reſkript des Königl. Kriegs-Miniſters, vom 29. Mai 1841. Nr. 125.

Ad 8. Bei den ſich mehrenden Eiſenbahn-Anlagen und der durch dieſelben gewährten raſcheren und leichteren Beförderung erſcheint es zweckmäßig, dieſe auch auf Truppen anzuwenden.

Es wird daher geſtattet, daß unter gewöhnlichen Verhältniſſen die Beförderung von Truppen auf vorhandenen Eiſenbahnen für kürzere oder längere Touren von den Truppenkommando's ohne Weiteres dann angeordnet werden kann, wenn nach einem vorherigen Ueberſchlage die diesfälligen Ausgaben die bezüglichen Koſten des gewöhnlichen Landmarſches nicht überſteigen. Eine ſolche Ueberſteigung dürfte aber in der Regel, und beſonders dann nicht vorkommen, wenn die Eiſenbahn-Direktionen, wie es auf den Berlin-Potsdamer, Berlin-Anhaltiſchen und Magdeburg-Cöthen-

Halle-Leipziger Eiſenbahnen geſchieht, ermäßigte Tarifſätze bei Truppenbeförderungen zugeſtehen, weil bei dem Transport mittelſt der Eiſenbahn die Marſchtage, mithin auch die Verpflegungskoſten ſich vermindern.

Den betreffenden Liquidationen iſt eine genaue Berechnung beizulegen, welche Koſten der bezügliche Marſch nach der gewöhnlichen Marſchroute verurſacht haben würde. Demnächſt aber werden die wirklichen Ausgaben in jener Koſtengrenze, entweder unter Beifügung von Quittungen oder von Atteſten, über die gezahlten Perſonengelder nachgewieſen.

Die Verausgabung der wirklichen Koſten erfolgt bei den kompetenten Etatstiteln des Militärfonds pr. rata, nach Maaßgabe der vorgedachten Berechnung der Sollbeträge.

2. Monatliches Zirkular-Reſkript des Königl. Kriegs-Miniſterii, vom 16. Juli 1841. Nr. 126.

Ad b. Bei den zwiſchen den Kronen Preußen, Hannover und Braunſchweig über die Anlegung einer Eiſenbahn von Magdeburg über Braunſchweig und Hannover nach Minden ſtattgefundenen Verhandlungen iſt Seitens des Kriegs-Miniſterii möglichſt darauf hingewirkt worden, die Benutzung dieſer Eiſenbahn für Kriegszwecke zu erleichtern. Nachdem zwiſchen den gedachten kontrahirenden Mächten unter dem 10. April c. ein Vertrag abgeſchloſſen und unter dem 8. Juni ratifizirt worden iſt, wird der Armee zur Kenntnißnahme und Beachtung in künftig vorkommenden Fällen, hierneben eine Abſchrift des Artikels 8 des gedachten Vertrages mitgetheilt a), welche die rückſichtlich der Benutzung der gedachten Bahn zu militäriſchen Zwecken getroffenen Vereinbarungen enthält.

a.

Die Königl. Preußiſche, die Königl. Hannöverſche und die Herzogl. Braunſchweigiſche Regierung verpflichten ſich, bei Mobilmachungen und außerordentlichen Truppenbewegungen Anſtalten zu treffen, und reſp. die Eiſenbahn-Unternehmer dazu anzuhalten, daß für die auf der Eiſenbahn zwiſchen Magdeburg und Minden zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfniſſen und Militäreffekten aller Art auch außerordentliche Fahrten eingerichtet, und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umſtänden bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, ſondern auch die ſonſt noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militärverwaltungen der kontrahirenden Staaten wird gegenſeitig die Befugniß vorbehalten, ſich zu dergleichen Transporten eigener Transport- oder eigener Dampfwagen zu bedienen. In ſolchen Fällen wird an die Eiſenbahn-Unternehmer außer der Erſtattung der Feuerungskoſten nur ein mäßiges Bahngeld, ſo wie eine Vergütung für die etwaige Benutzung der Transportmittel der Eiſenbahn-Unternehmung gewährt.

Auch wollen die hohen kontrahirenden Regierungen darauf hinwirken, daß von den Eiſenbahn-Unternehmern eine Anzahl von Transportfahrzeugen ſo eingerichtet wird, um nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden zu können.

Rückſichtlich der Beförderungspreiſe für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfniſſe, ſo wie Militäreffekten jeglicher Art, ſoll kein Unterſchied zwiſchen den reſp. Regierungen gemacht und von keiner derſelben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen die betreffende Regierung für ihre eigenen Transporte der gedachten Art an die Unternehmer der in Ihrem Gebiete belegenen Bahnſtrecke zu entrichten hat.

Die den reſp. Regierungen eigenthümlich gehörigen Militäreffekten, welche auf

der Eiſenbahn befördert werden ſollen, bleiben von der Entrichtung der Durchgangsabgaben befreit. Dergleichen Transporte müſſen zu dem Behufe entweder unter militäriſcher Begleitung gehen, oder mit einem Paſſe der abſendenden Militärbehörden verſehen ſein.

Aehnlichen Inhalts iſt der Artikel 8 des Vertrages zwiſchen der Königl. Preußiſchen und Königl. Sächſiſchen Regierung wegen Herſtellung einer Eiſenbahn-Verbindung zwiſchen Breslau und Dresden zum Anſchluß an die von Dresden nach Leipzig führende Eiſenbahn.

3. Monatliches Zirkular-Reſkript des Königl. Kriegs-Miniſterii vom 18. Dezember 1841. Nr. 128.

Ad 4. Mit Bezugnahme auf den §. 8 des Monatszirkulars Nr. 125 wird beſtimmt, daß bei Gelegenheit der demnach geſtatteten Truppenbeförderungen mittelſt der Eiſenbahn für Rechnung der Königl. Kaſſe den Offizieren, welche die Berechtigung zur Extrapoſt haben, die Preiſe der Wagen erſter Klaſſe, denen, welche zur ordinären Poſt berechtigt ſind, die der Wagen zweiter Klaſſe, allen übrigen Militärperſonen, vom Feldwebel einſchließlich abwärts, die Preiſe der Wagen dritter Klaſſe zu gewähren ſind.

4. Auszug aus der Allerh. Kabinets-Ordre vom 27. November 1843, betreffend die Beſtätigung für die Niederſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft.

Bedingungen,
in Betreff der Benutzung der Eiſenbahnen für militäriſche Zwecke.

a) Die Eiſenbahn-Geſellſchaft iſt verpflichtet, nach dem Verlangen der Militärverwaltung für die auf der Bahn zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfniſſen, ſo wie von Militaireffekten jeglicher Art, nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten, und zwar dergeſtalt, daß für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umſtänden bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, ſondern auch die ſonſt noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Ueber die hierfür zu leiſtende Vergütigung, ſo wie über eine Ermäßigung der allgemeinen Frachtſätze für die Transporte von Truppen und von dem zum unmittelbaren Gefolge der Truppen gehörenden Kriegsmaterial iſt nach Maaßgabe der Umſtände beſondere Vereinbarung zu treffen.

b) Der Militärverwaltung bleibt vorbehalten, ſich zu ihren Transporten eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen. In einem ſolchen Falle iſt an die Geſellſchaft, außer der Erſtattung der Feuerungskoſten, ein mäßiges Bahngeld zu gewähren. Findet daneben noch die Benutzung der Transportmittel der Geſellſchaft Statt, ſo wird dieſelbe nach billig mäßigen Sätzen beſonders vergütet.

c) Die Geſellſchaft wird darauf Bedacht nehmen, eine Anzahl von Transportfahrzeugen ſo einzurichten, daß ſolche nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden können, auch eine Anzahl von Wagen in einer Länge von zwölf Fuß zum Gebrauche bei der Abſendung von Militaireffekten bereit zu halten.

(Geſetzſamml. 1843 Nr. 2400. S. 373.)

H. Verfügungen in baupolizeilicher Beziehung.

1. Beſcheid des Königl. Miniſterii des Innern und der Polizei an den N. N. zu Brandenburg, die Bauanlagen in der Nähe von Eiſenbahnen betreffend, vom 23. Juni 1840.

Ew. ꝛc. eröffne ich auf die Vorſtellung vom 30. Mai d. J., daß im Allgemeinen

keine Veranlaſſung vorhanden iſt, darüber eine Beſtimmung zu treffen, in welcher Entfernung von den Eiſenbahnen bauliche Anlagen für zuläſſig zu halten ſind.

Zunächſt iſt die Erwägung der Gefahr, der die bauliche Anlage durch die Nähe der Eiſenbahn ausgeſetzt wird, Sache des Bauenden. Bei der Anlegung neuer Straßen werden jedoch die Gefahren, die aus der Nachbarſchaft der Eiſenbahn entſtehen können, gehörig in Betracht gezogen werden.

(Miniſterialblatt 1840. Nr. 427. S. 45.)

2. Reſkript der Königl. Miniſterien des Innern und der Polizei, ſo wie der Finanzen an die Königl. Regierung zu Frankfurt a. d. Oder, betreffend die Haltung auf feuerſichere Bedachungen in der Nähe vorüberführender Eiſenbahnen, vom 16. Juni 1842.

„Es liegen zwar, wie der Königl. Regierung auf den Bericht vom 27. März c. eröffnet wird, keine Erfahrungen darüber vor, bis auf welche Entfernung hin die Zündkraft der aus dem Schornſtein der Lokomotive ausgeworfenen Kohlen noch wirkſam iſt; hierin kann aber nur ein Grund gefunden werden, eher mehr als weniger Vorſicht anzuwenden und von den Eiſenbahn-Geſellſchaften die möglichſte Beſeitigung wahrſcheinlicher Gefahren zu verlangen.

Die Königl. Regierung hat deshalb auf den Grund des der Berlin-Frankfurter Eiſenbahn-Geſellſchaft geſtellten Vorbehalts darauf zu halten, daß die innerhalb eines Rayons von 10 Ruthen zu beiden Seiten der Bahn belegenen Strohdächer auf Koſten der Geſellſchaft in feuerſichere Bedachungen verwandelt werden. Dabei iſt es auch nicht zu geſtatten, daß die Beſitzer der fraglichen Gebäude ſich etwa von der Eiſenbahn-Geſellſchaft für die Erfüllung der ihr obliegenden Verpflichtungen in Gelde abfinden laſſen und die feuergefährlichen Bedachungen nichts deſto weniger bleiben.“

(Miniſterialblatt 1842. Nr. 285. S. 212.)

I. Verfügungen, die Beamten der Eiſenbahn-Geſellſchaften und deren Verhältniß betreffend.

1. Schreiben des Königl. Miniſterii des Innern und der Polizei, ſo wie der Finanzen, an das Königl. Juſtiz-Miniſterium, die Verhältniſſe der bei den Eiſenbahnen angeſtellten Beamten betreffend, vom 16. November 1839.

Ew. Exc. beehren wir uns, auf das gefällige Schreiben vom 12. Auguſt c. ganz ergebenſt zu erwidern, daß es nicht die Abſicht geweſen iſt, den Beamten der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn-Geſellſchaft die Qualität mittelbarer Staatsbeamten beizulegen, und auch eine ſolche aus dem §. 69 Th. II Tit. 10 des Allgemeinen Landrechts *) nicht hergeleitet werden kann, da hierin nicht die Beamten aller, ſondern nur die Beamten gewiſſer Korporationen bezeichnet werden. Fehlt es nun gleich an einer geſetzlichen Erklärung über die Eigenſchaft derjenigen Korporationen, deren Beamte als Staatsdiener, wenn auch nur als mittelbare, in Betracht kommen können, ſo ſcheint uns doch das Kammergericht darin ganz Recht zu haben, wenn es diejenigen Korporationen allein hier in Betracht ziehen will, die als Behörden in die Verfaſſung des Staats organiſch eingreifen und mit Ausübung einer öffentlichen Gewalt

---

*) §. 68. Alle Beamten des Staats, welche zum Militärſtande nicht gehören, ſind unter der allgemeinen Benennung von Zivilbedienten begriffen.

§. 69. Dergleichen Beamte ſtehen entweder in unmittelbarem Dienſt des Staats oder gewiſſer, demſelben untergeordneter Kollegien, Korporationen und Gemeinen.

(Allgem. Landrecht Th. II. Tit. 10.)

beauftragt ſind, was hinſichtlich der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn-Geſellſchaft nicht der Fall iſt. Wir können uns daher nur mit Ew. Excellenz ganz dahin einverſtanden erklären, daß die vom Stadtgericht zu Potsdam angeregte Frage zu verneinen iſt.

(v. K. A. 23. 184—2. 460.)

2. Zirkular-Reſkript des Königl. Finanz-Miniſterii vom 31. Juli 1843 an ſämmtliche Königl. Regierungen, betreffend die Bewährungszeugniſſe für geprüfte, bei Eiſenbahn-Anlagen beſchäftigte Feldmeſſer.

Der §. 9 der Vorſchriften vom 8. September 1831 (Annal. S. 519) für die Zulaſſung zur architektoniſchen Staatsprüfung beſtimmt, daß der mit einem unbedingten Fähigkeitszeugniſſe verſehene Feldmeſſer nachweiſen muß, daß er ſich als ſolcher (nach ſeinem Examen) bewährt habe.

Es iſt Zweifel darüber erhoben worden, in wie weit die Beſchäftigung eines Feldmeſſers bei der Anlage von Eiſenbahnen zur Ausſtellung eines Bewährungszeugniſſes im Meſſen und Nivelliren geeignet und wer dazu befugt ſei.

Ich beſtimme hiermit, daß die Feldmeſſer-Arbeiten zur Vorbereitung der Eiſenbahn-Bauten, vorausgeſetzt, daß es ſich nicht um Strecken auf ganz ebener Fläche handelt, geeignet ſind, Bewährungszeugniſſe zu ertheilen; daß ferner die Ober-Ingenieure bei ſolchen Bauten dieſe Zeugniſſe zu ertheilen befugt ſein ſollen, wenn ſie in der Prüfung als Bau-Inſpektoren beſtanden und als Bau-Kondukteure verpflichtet ſind.

(Miniſterialblatt 1843. Nr. 271. S. 211.)

3. Reſkript der Königl. Miniſterien der Finanzen und des Innern vom 9. September 1843 an den Königl. Ober-Präſidenten der Provinz Brandenburg, betreffend die Errichtung von Unterſtützungs- und Sterbekaſſen für Eiſenbahn-Beamte.

Das von Ew. Hochwohlgeboren mit dem Berichte vom 18. v. M. vorgelegte Statut einer für die Unterbeamten der Anhaltiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft zu gründenden Unterſtützungs-Kaſſe giebt zu einem Bedenken keine Veranlaſſung.

Wir laſſen ſolches daher an Ew. Hochwohlgeboren zurückgelangen, um der Geſellſchafts-Direktion gefälligſt zu eröffnen, daß ſich gegen die Ausführung deſſelben nichts zu erinnern findet.

Bei vorkommenden ähnlichen Fällen wird es der Einholung höherer Genehmigung gar nicht bedürfen, da Einrichtungen, wie ſie hier vorliegen, weder den Karakter einer öffentlichen, noch den einer gemeinſchaftlichen Unterſtützungs- und Sterbekaſſe tragen, ſondern Verträgen der Eiſenbahn-Geſellſchaft mit ihren Beamten gleichſtehen, deren Wirkſamkeit ſich auf die Dauer des Dienſtverhältniſſes beſchränkt, und ſich nicht gegen die Mitglieder der Kaſſe oder gegen dieſe ſelbſt, ſondern nur gegen die Eiſenbahn-Geſellſchaft äußert.

(Miniſterialblatt 1843. Nr. 355. S. 265.)

4. Reſkript der Königl. Miniſterien der Finanzen und des Innern an den Königl. Ober-Präſidenten der Provinz Brandenburg, betreffend die nächtliche Bewaffnung der Bahnmeiſter und Bahnwärter auf den Eiſenbahnen, vom 20. September 1843.

Auf Ew. Hochwohlgeboren Bericht vom 28. Auguſt c. finden wir nichts dagegen zu erinnern, daß ſowohl den Bahnmeiſtern auf der Berlin-Anhaltiſchen Eiſen-

bahn das Tragen von Seitengewehren, auch den Bahnwärtern die Führung von Spießen, während der nächtlichen Bewachung, geſtattet werde.

(Miniſterialblatt 1843. Nr. 390. S. 296.)

K. Verfügungen allgemeiner Art, welche auf das Eiſenbahnweſen und den Betrieb derſelben Bezug haben.

1. Reſkript der Königl. Miniſterien des Innern und der Polizei, ſo wie der Finanzen, an die Königl. Regierung zu Magdeburg, die Verwendung der bei den Eiſenbahnen für Kontraventionen eingehenden Strafgelder betreffend, vom 10. Januar 1840.

Der Königl. Regierung wird durch den Bericht vom 11. November v. J. eröffnet, daß der von Ihr bevorwortete Antrag des dortigen Direktoriums der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eiſenbahn-Geſellſchaft, den Aufſichtsbeamten dieſer Geſellſchaft einen Denunziantenantheil von den für Kontraventionen eingehenden Strafgeldern zu gewähren, nicht genehmigt werden kann, da die Verwilligung von Denunziantenantheilen im Allgemeinen bedenklich iſt, und auf deren Abſchaffung, ſo weit thunlich, hingewirkt wird.

Dagegen hat es kein Bedenken, die Hälfte der eingehenden Polizeiſtrafen zu einem Gratifikationsfonds zu beſtimmen, und ſolchen jährlich unter die denunzirenden Beamten, nach Maaßgabe der von ihnen gemachten Anzeigen, zu vertheilen, wodurch daſſelbe Reſultat, welches man ſich vom Denunziantenantheil verſpricht, erreicht werden wird.

(Miniſterialblatt 1840. Nr. 44. S. 27.)

2. Reſkript der Königl. Miniſterien des Innern und der Polizei an die Königl. Regierungen zu Köln, Düſſeldorf, Arnsberg, Münſter und Minden, die Mitwirkung der Kreis- und Kommunalbehörden zur Beförderung von Eiſenbahn-Unternehmungen, vom 30. Auguſt 1841.

Von Seiten der Direktion der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft zu Köln iſt darüber Klage geführt, daß die bei Ausführung der projektirten Köln-Mindener Eiſenbahn betheiligten Kommunen ſehr wenig geneigt wären, das Unternehmen der Geſellſchaft fördernd zu unterſtützen. Nicht erkennend, daß und wie ſehr die Ausführung der Eiſenbahn die nächſten Intereſſen der davon berührten Kommunen betrifft, komme es nur zu häufig vor, daß dieſelben noch darauf ausgehen, ſo viel als möglich an Entſchädigungen zu erlangen. Die Direktion hat daher den Wunſch ausgeſprochen, nicht nur, daß die betreffenden Regierungen angewieſen werden, die Aktienzeichnung Seitens der Kommunen und Korporationen möglichſt zu fördern, ſondern auch dahin zu wirken, daß die betreffenden Kreis- und Kommunalbehörden, zur Erlangung der Herſtellung einer für ihre Intereſſen ſo ungemein erſprießlichen großen Kommunikations-Anlage, wo möglich auch unentgeltliche Leiſtungen und Beiträge übernehmen.

Wenngleich nun in dieſer Ausdehnung den Wünſchen der Direktion zu willfahren nicht wohl möglich iſt, ſo würde es doch allerdings ſehr zu beklagen ſein, wenn von Seiten einzelner Kommunal-Vorſtände das Verhältniß der Kommunen zu der Unternehmung unrichtig beurtheilt und dadurch Schwierigkeiten herbeigeführt werden ſollten, deren Beſeitigung eben ſo ſehr im Intereſſe der Kommunen, als der Eiſenbahn-Unternehmung zu wünſchen ſein möchte. In ſolchen Fällen vermittelnd einzuwirken und dafür zu ſorgen, daß nach richtigen Anſichten verfahren und der Gegenſtand in derjenigen Bedeutung aufgefaßt werde, in der ſeine dereinſtige Entwickelung

zu hoffen, erſcheint dann allerdings als Beruf und Aufgabe der betheiligten Provinzial-Behörden; ich habe daher der Direktion der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft auch ſchon im Voraus verſichern dürfen, daß dieſer Beruf von Seiten der Königl. Regierung nicht wird verkannt werden, und daß ſie auf Ihre Unterſtützung in ſolchen Fällen jederzeit mit Sicherheit wird rechnen dürfen.

(Miniſterialblatt 1841. Nr. 396. S. 246.)

3. Reſkript der Königl. Miniſterien des Innern und der Polizei, ſo wie der Finanzen, an den Königl. Ober-Präſidenten der Provinz Sachſen, die Brechung des Glatteiſes auf Eiſenbahn-Fahrten betreffend, vom 16. Dezember 1841.

Das Verfahren der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn-Geſellſchaft, bei Glatteis der Lokomotive einen belaſteten Transportwagen zum Brechen deſſelben vorangehen zu laſſen, hat uns bewogen, die in Abſchrift a. angeſchloſſene Verfügung an den Herrn Ober-Präſidenten der Provinz Brandenburg zu erlaſſen. Ew. Excellenz erſuchen wir, die darin enthaltenen Beſtimmungen auch der Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn-Geſellſchaft zur Befolgung vorzuſchreiben.

a.

In Verfolg des Berichts Ew. Excellenz vom 20. Februar c. iſt über die Zuläſſigkeit des auf der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn angewendeten Verfahrens, der Lokomotive einen belaſteten Transportwagen zur Brechung des Glatteiſes vorangehen zu laſſen, das Gutachten des Regierungs-Bauraths Mellin zu Magdeburg, als eines mit dem Eiſenbahn-Betriebe durch Erfahrung vertrauten Sachverſtändigen, erfordert, auch Erkundigung über das auf anderen Bahnen ſtattfindende Verfahren eingezogen worden.

Hiernach ſcheint es, da die Anwendung eines Sandſtreu-Apparats nicht immer ausreicht, um die Verminderung der Adhäſion der Triebräder beim Glatteiſe zu beſeitigen, und das Vorausſenden einer beſonderen Lokomotive, um ſolches zu brechen, oder das Vorſpannen einer zweiten Lokomotive vor dem Zuge der Koſtſpieligkeit wegen nicht wohl allgemein zur Pflicht gemacht werden kann, daß das Vorſchieben eines belaſteten Transportwagens nicht füglich wird gänzlich verboten werden können. Andererſeits ſind aber dabei beſondere Vorſichtsmaaßregeln und Bedingungen nothwendig befunden worden, um die Beſorgniſſe vor Unfällen zu beſeitigen, welche durch den vorangehenden Wagen veranlaßt werden könnten. Dies kann zunächſt in ſo fern geſchehen, als der Transportwagen, namentlich beim Uebergange über Drehſcheiben oder durch Ausweichſtellen, ſo wie bei ſich vorfindenden Hinderniſſen, leichter als die weit ſchwerere Lokomotive aus dem Geleiſe ſpringen kann, zumal das Nachſchieben des Wagens denſelben an ſich ſchon in gewiſſem Maaße in eine ſpringende Bewegung verſetzt; in einem ſolchen Falle iſt dann die Gefahr weit größer, als beim Ausſpringen der Lokomotive ſelbſt, da die nachfolgende Lokomotive wahrſcheinlich den Wagen zertrümmern und über ihn herſtürzen würde. Eben dies würde der Fall ſein, wenn der Wagen unverſehens einmal bräche, ſo daß auch in dieſer Hinſicht das Voranſchieben eines ſolchen zur Vermehrung der Gefahr beiträgt. Endlich kann durch den vorangehenden Wagen dem Lokomotivführer die Ausſicht auf die Bahn beſchränkt werden, und namentlich tritt dies im Dunkeln und bei dichtem Nebel in ſo fern ein, als die Laternen an der Lokomotive dann die Bahn nicht in dem Maaße wie ſonſt erleuchten, reſpektive die etwaigen kleinen Hinderniſſe auf der Bahn, welche nicht die ſchwere Lokomotive, wohl aber den leichten Transportwagen aus dem Geleiſe zu bringen im Stande ſind, dann nicht zeitig wahrgenommen werden können.

Aus dieſen Rückſichten finden wir uns veranlaßt, in Betreff des Voranſchiebens eines Transportwagens im Falle des Glatteiſes, die nachfolgenden Beſtimmungen zu treffen, welche auch auf das Voranſchieben des mit dem Schneepfluge verſehenen Wagens ausgedehnt ſind, da bei dieſem im Weſentlichen gleiche Rückſichten eintreten:

1) Das Voranſchieben eines Transportwagens zum Brechen des Glatteiſes, imgleichen das Voranſchieben eines Schneepfluges in unmittelbarer Verbindung mit dem Zuge, iſt im Dunkeln überhaupt nicht geſtattet und auch am Tage nur bei hellem Wetter zuläſſig. Im Dunkeln oder bei dichtem Nebel muß zum Brechen des Glatteiſes eine beſondere Lokomotive vorgelegt oder vorausgeſchickt, der Schneepflug aber mit einer beſonderen Lokomotive vorangeſandt werden. In Betreff der Zwiſchenzeit, nach deren Verlauf der Zug der vorangehenden Lokomotive folgen darf, ſo wie der Entfernung, in welcher derſelbe ſich von ihr halten muß, ſind die für die Abfertigung mehrerer hinter einander folgender Züge geltenden Vorſchriften zu beachten.

2) Zum Brechen des Glatteiſes und zum Schneepfluge dürfen nur niedrige, nicht mit einem hohen Aufſatze verſehene Transportwagen von ſtarker, feſter Bauart gebraucht werden; insbeſondere iſt darauf zu ſehen, daß die Achſen und Räder, welche durchgehends nur von Schmiedeeiſen ſein dürfen, ſolide und in tüchtigem Stande ſeien. Die Wagen müſſen mindeſtens mit 80 Zentnern belaſtet und die zum Brechen des Glatteiſes dienenden mit Bahnräumern (éclaireurs) verſehen ſein.

3) Beim Voranſchieben eines zum Brechen des Glatteiſes dienenden Wagens oder Schneepfluges darf durch die Ausweicheſtellen oder über die Drehſcheiben nur ganz langſam gefahren werden.

Ew. Excellenz erſuchen wir, dieſe Beſtimmungen ſowohl der Berlin-Potsdamer als auch der Berlin-Anhaltiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft zur Befolgung eröffnen zu laſſen. Der Herr Ober-Präſident von Sachſen iſt ebenfalls hiervon in Kenntniß geſetzt und erſucht worden, ſolche auch der Magdeburg-Leipziger Geſellſchaft vorzuſchreiben.

Berlin, den 16. Dezember 1841.

Der Miniſter des Innern und der Polizei. Der Finanz-Miniſter.

(Miniſterialblatt 1841. Nr. 565. S. 348.)

4. Reſkript des Finanz-Miniſters an ſämmtliche Ober-Präſidenten, um die in ihrem Bezirke liegenden Direktionen der Eiſenbahn-Geſellſchaften zu veranlaſſen, einen Deputirten zur Theilnahme an der Konferenz abzuordnen, welche im März 1843 zu Berlin über Eiſenbahn-Angelegenheiten gehalten werden ſollte, vom 18. Januar 1843.

Bei den Anordnungen, welche zur Sicherung des Publikums gegen Unfälle und Gefahren für den Eiſenbahn-Betrieb theils die Bahnpolizei-Reglements für die einzelnen Eiſenbahnen, theils durch beſondere Verfügungen getroffen worden ſind, iſt, in Ermangelung zulänglicher Erfahrungen, vorzugsweiſe auf dasjenige Rückſicht genommen worden, was von den einzelnen Geſellſchaften ſelbſt in Vorſchlag gebracht oder im Wege der gemeinſamen Berathung zwiſchen ihnen und den Kommiſſarien für zweckentſprechend erachtet worden iſt. Es hat dabei auf eine Gleichmäßigkeit der Beſtimmungen für die verſchiedenen Bahnen verzichtet werden müſſen, indem den Abweichungen, welche bei den ſpäter eröffneten Bahnen als Verbeſſerungen der auf den früheren beſtehenden Einrichtungen in Anregung kommen, nicht füglich entgegen ge-

treten werden konnte, andererſeits aber die Aenderung dieſer letzteren nicht wohl ſofort angeordnet werden mochte. Unverkennbar iſt es aber von Intereſſe, auf eine ſolche Gleichmäßigkeit Bedacht zu nehmen; insbeſondere erſcheint es von Wichtigkeit, das Signalweſen, vornämlich für die Fahrten im Dunkeln, auf den verſchiedenen Bahnen gleichmäßig zu ordnen, da ſonſt, namentlich beim Uebergange des Perſonals von einer Bahn zur andern, leicht Irrungen und Gefahren entſtehen können.

Es ſind ferner im Laufe der Zeit von verſchiedenen Seiten her im ſicherheitspolizeilichen Intereſſe mancherlei Anordnungen zur Sprache gebracht worden, über welche eine mehrſeitige Berathung ſich vor der Beſchlußnahme als angemeſſen ergiebt. Dahin gehören z. B. die Beſtimmung wegen Verſchluſſes der Wagen, die Anordnung, daß hinter der Lokomotive ſtets ein Güterwagen folgen müſſe, der Erlaß beſtimmter Vorſchriften über die Art des Aneinanderhängens der Lokomotive und der Wagen zur Sicherung der ſofortigen Ablösbarkeit u. dgl. m. Eben ſo haben ſich gegen die ergangenen Anordnungen, wie z. B. in Betreff der Anſchaffung ſechs- oder achträdriger Wagen und wegen der Maaßregeln zur Beſeitigung des Schnees und des Glatteiſes, zum Theil Bedenken ergeben, deren mehrſeitige Erwägung von Intereſſe iſt.

Endlich iſt es bei der weiteren Ausbildung des Eiſenbahn-Syſtems von Wichtigkeit, Fürſorge dafür zu treffen, daß die Transportmittel der einen Bahn auf die andere übergehen können, da die Gleichheit der Spurweite hierzu allein nicht genügt, ſondern auch in manchen anderen Punkten eine Uebereinſtimmung nöthig iſt, z. B. hinſichtlich der Breite und Höhe der Wagen, der Anordnung der Puffer, der Entfernung der Doppelgeleiſe von einander u. dgl. m. Nachdem durch den längeren Betrieb auf verſchiedenen inländiſchen Eiſenbahnen ſich nunmehr weitere Erfahrungen herausgeſtellt haben dürften, um über die verſchiedenen Punkte, welche in obigen Beziehungen in Betracht kommen, mit einiger Zuverläſſigkeit urtheilen zu können, erachte ich es für angemeſſen, darüber, unter Zuziehung der Direktionen der im Betrieb ſtehenden Bahnen, eine umfaſſende Berathung einzuleiten, damit hiernächſt beſchloſſen werde, wie fern eine Gleichmäßigkeit der auf die Sicherheit des Betriebes einwirkenden Einrichtungen und Anordnungen herbeizuführen ſei, und welche anderweitige Beſtimmungen für den Eiſenbahn-Betrieb ſowohl als zur Sicherſtellung der Möglichkeit des Befahrens der verſchiedenen Bahnen mit denſelben Transportmitteln ſich als zweckmäßig und allgemein anwendbar ergeben möchten.

Ich erſuche daher Ew. ꝛc., das Direktorium der N. Eiſenbahn-Geſellſchaft zu veranlaſſen, einen Deputirten zur Theilnahme an dieſer Berathung abzuordnen, welcher mit dem Betriebe der Bahn vertraut iſt und über die gemachten Erfahrungen und die in Betracht kommenden Verhältniſſe vollſtändige Auskunft zu geben vermag.

Die Verhandlungen werden am 23. März d. J. hierſelbſt beginnen, und unter Leitung des Referenten beim Finanz-Miniſterium, Geh. Ober-Finanzrath v. Pommer-Eſche II., Statt finden, bei welchem die Deputirten ſich vorher zu melden haben werden.

Von dieſer Maaßregel wollen Ew. ꝛc. ſowohl der Königl. Regierung zu N., als auch den Eiſenbahn-Direktionen Nachricht geben, mit der Aufforderung, diejenigen Punkte, auf welche ſie noch aufmerkſam zu machen haben möchten, mittelſt Berichts mir anzuzeigen, damit ſolche mit zur Erwägung gezogen werden.

Berlin, den 18. Januar 1843.

Der Finanz-Miniſter.

Die Zuſammenkunft wurde zu Berlin an dem feſtgeſetzten Tage gehalten; über die dabei gefaßten Beſchlüſſe iſt jedoch bis jetzt noch nichts veröffentlicht worden.

5. Reſkript der Königl. Miniſterien des Innern und der Finanzen, vom 17. Auguſt 1843, an die Königl. Regierung zu Potsdam, betreffend die unentgeltliche Benutzung der Eiſenbahnhöfe für das Publikum, beſonders zur Aufſtellung von öffentlichem Straßenfuhrwerk.

Den Eiſenbahn-Geſellſchaften iſt die Befugniß zur expropriationsweiſen Erwerbung auf das zu den Bahnhöfen erforderliche Terrain, wie der Königl. Regierung auf den Bericht vom 30. Juni eröffnet wird, zugleich von dem Geſichtspunkte aus geſtattet, daß die Anlage als öffentliche Straße und reſp. als öffentlicher Platz dem Publikum diene, ſo weit es das Bedürfniß des Verkehrs auf der Eiſenbahn erfordert. Ihr Privateigenthum an dieſen Plätzen kann die Geſellſchaft nur in ſo fern geltend machen, als daſſelbe mit jenem Zwecke nicht in Widerſpruch tritt. Die Bequemlichkeit des Publikums erfordert es nun, daß für die Aufſtellung von Miethsfuhrwerk auf dem Bahnhofe zu Potsdam geſorgt werde, und da ein öffentliches Straßenfuhrwerk dort bereits eingerichtet iſt, ſo liegt es in der Beſtimmung deſſelben, daß eine angemeſſene Anzahl von Wagen zu den Ankunftszeiten des Dampfwagens auch auf dem Bahnhofe ſich aufſtelle. Von dieſen öffentlichen Wagen ein Stättegeld oder eine anderweitige Abgabe zu fordern, iſt die Eiſenbahn-Geſellſchaft nicht berechtigt, da ſie verpflichtet iſt, die Auffahrt derſelben zu Gunſten der Paſſanten zu geſtatten, und die Benutzung ihres Bahnhofes zu denjenigen Bedürfniſſen einzuräumen, welche jener Verkehr mit ſich bringt.

Wenn die Geſellſchaft außer jenen öffentlichen Wagen, deren Zahl nach dem Bedürfniß und nach der Beſchaffenheit des öffentlichen Fuhrwerks von der Polizei-Behörde zu beſtimmen iſt, auch noch andere Wagen, ſo weit es der Raum geſtattet, auffahren laſſen will, ſo ſteht nichts entgegen, ihr in ſo weit wegen eines Arrangements mit beſtimmten Fuhrleuten gegen Pacht und Stättegeld völlig freie Hand zu laſſen.

(Miniſterialblatt 1843. Nr. 332. S. 250.)

6. Zirkular-Reſkript der Königl. Miniſterien der Finanzen und des Innern, vom 20. September 1843, an die Königl. Ober-Präſidenten der Provinzen Brandenburg, Pommern, Schleſien, Sachſen und der Rheinprovinz, ſo wie abſchriftlich an das Königl. Polizei-Präſidium zu Berlin, die Verſchließung und Oeffnung der Thüren an den Eiſenbahnwagen betreffend.

Ew. ꝛc. erhalten in der Anlage a. Abſchrift des an den Königl. Eiſenbahn-Kommiſſarius, Regierungs-Rath N. hierſelbſt, heute erlaſſenen Beſcheides, die Verſchließung und Oeffnung der Thüren an den Perſonenwagen auf den Eiſenbahnen betreffend, zur geneigten Kenntnißnahme und weiteren gefälligen Benachrichtigung der betreffenden Königl. Kommiſſarien.

a.

Auf Ew. ꝛc. Anfrage vom 8. v. M. erwidern wir unter Bezugnahme auf §. 20. des Ihnen inzwiſchen zugegangenen Berathungs-Protokolls vom 5. April c., daß der Direktion der Berlin-Anhaltiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft hiernach überlaſſen werden kann, die Perſonenwagen ſo einzurichten, daß die Paſſagiere die Thüren allein zu öffnen im Stande ſind.

Es muß jedoch die Einrichtung ſo getroffen werden, daß die Thüren nicht anders als von Außen, alſo nur durch das Hinauslehnen geöffnet werden können, und daß jede Thür mit einem doppelten Verſchluß, worunter mindeſtens ein Vorreiber,

verſehen wird; auch iſt es wünſchenswerth, daß die Einrichtung bei allen Wagen derſelben Bahn übereinſtimmend ausgeführt werde.

Berlin, den 20. September 1843.

Der Finanz-Miniſter. Der Miniſter des Innern.

(Miniſterialblatt Nr. 391. S. 297.)

7. Geſetz über die Aktien-Geſellſchaften.

Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. verordnen über die Rechtsverhältniſſe der Aktien-Geſellſchaften, auf den Antrag Unſeres Staats-Miniſterii und nach erfordertem Gutachten Unſeres Staatsraths, für den ganzen Umfang Unſerer Monarchie, was folgt:

I. Allgemeine Grundſätze.

§. 1.

Aktien-Geſellſchaften mit den im gegenwärtigen Geſetze beſtimmten Rechten und Pflichten können nur mit landesherrlicher Genehmigung errichtet werden.

Der Geſellſchafts-Vertrag (das Statut) iſt zur landesherrlichen Beſtätigung vorzulegen.

§. 2.

Der Geſellſchafts-Vertrag iſt gerichtlich oder notariell aufzunehmen oder zu vollziehen. Derſelbe muß insbeſondere beſtimmen:

1) die Firma und den Sitz der Geſellſchaft;
2) den Gegenſtand des Unternehmens, und ob daſſelbe auf eine gewiſſe Zeitdauer beſchränkt iſt oder nicht;
3) die Höhe des Grund-Kapitals, ſo wie der einzelnen Aktien, und ob dieſe auf jeden Inhaber, oder auf beſtimmte Inhaber geſtellt werden ſollen;
4) die Grundſätze, nach welchen die Bilanz (§. 24) aufzunehmen iſt;
5) die Art der Vertretung und die Formen für die Legitimation der Vertreter;
6) die Form, in welcher die Zuſammenberufung der Mitglieder erfolgt;
7) die Art und Weiſe, wie das Stimmrecht von den Mitgliedern ausgeübt wird;
8) die Gegenſtände, über welche ſchon durch einfache Stimmenmehrheit, oder nur durch eine noch größere Anzahl von Mitgliedern Beſchluß gefaßt werden kann;
9) die öffentlichen Blätter, in welchen die von der Geſellſchaft ausgehenden Bekanntmachungen erfolgen ſollen.

§. 3.

Der beſtätigte Geſellſchafts-Vertrag wird durch das Amtsblatt desjenigen Regierungsbezirks, in welchem die Geſellſchaft ihren Sitz hat, bekannt gemacht.

Eine Anzeige von der Beſtätigung des Geſellſchafts-Vertrages iſt in die Geſetzſammlung aufzunehmen.

Iſt jedoch der Geſellſchaft die Ausſtellung von Aktien auf jeden Inhaber geſtattet, oder ſind derſelben, über die Beſtimmungen des gegenwärtigen Geſetzes hinaus, beſondere Vorrechte beigelegt worden, oder ſind im Statut die Beſtimmungen des gegenwärtigen Geſetzes abgeändert, ſo muß die vollſtändige Aufnahme des Geſellſchafts-Vertrages nicht blos in das Amtsblatt, ſondern auch in die Geſetzſammlung erfolgen. Die Koſten der Bekanntmachung durch das Amtsblatt trägt die Geſellſchaft.

§. 4.

Jede Veränderung oder Verlängerung des Geſellſchafts-Vertrages bedarf ebenfalls der landesherrlichen Genehmigung, ſo wie der im §. 3 vorgeſchriebenen Bekanntmachung.

§. 5.

Die Aktien-Geſellſchaft darf keine Firma annehmen, welche die Namen der Betheiligten ausdrückt, ſondern iſt nach dem Gegenſtande, für welchen ſie errichtet worden, zu benennen.

§. 6.

Die Konzeſſion einer Aktien-Geſellſchaft kann vom Landesherrn aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls gegen Entſchädigung zurückgenommen werden. Die Entſchädigung erſtreckt ſich jedoch nur auf den wirklichen Schaden, nicht auf den entgangenen Gewinn. Ueber die Höhe der Entſchädigung entſcheidet in ſtreitigen Fällen der Richter.

§. 7.

Macht ſich eine Aktien-Geſellſchaft eines groben Mißbrauchs ihrer Privilegien ſchuldig, ſo geht dieſelbe ihres Rechts ohne Entſchädigung verluſtig. Die Aufhebung des Rechts kann jedoch in dieſem Falle nur durch Richterſpruch erfolgen.

II. Rechtsverhältniß der Aktien-Geſellſchaften und der Aktionäre.

1) Im Allgemeinen.

§. 8.

Aktien-Geſellſchaften erhalten durch die landesherrliche Genehmigung die Eigenſchaft juriſtiſcher Perſonen und insbeſondere das Recht, Grundſtücke und Kapitalien auf ihren Namen zu erwerben und in das Hypothekenbuch eintragen zu laſſen.

§. 9.

Die Aktien-Geſellſchaften, welche auf Gewerbe- oder Handelsunternehmungen gerichtet ſind, haben kaufmänniſche Rechte und Pflichten. Uebernehmen ſie Wechſel-Verbindlichkeiten, ſo iſt zwar der Wechſel-Prozeß gegen ſie zuläſſig, die Exekution findet jedoch nur in das Vermögen der Geſellſchaft Statt. An Orten, wo kaufmänniſche Korporationen beſtehen, ſind ſie denſelben beizutreten verpflichtet.

§. 10.

So weit das Statut über die Rechte und Pflichten der Aktionäre gegen einander keine beſonderen Beſtimmungen enthält, kommen die am Sitz der Geſellſchaft geltenden geſetzlichen Vorſchriften über Geſellſchafts-Verträge zur Anwendung.

2) Aktien auf jeden Inhaber.

§. 11.

Wird der Geſellſchaft die Ausſtellung von Aktien auf jeden Inhaber geſtattet, ſo darf

1) die Ausgabe der Aktien vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrages derſelben nicht erfolgen, und eben ſo wenig dürfen über die geleiſteten Partialzahlungen Promeſſen oder Interimsſcheine, welche auf den Inhaber lauten, ausgeſtellt werden;
2) der Zeichner der Aktie iſt für die Einzahlung von 40 Prozent des Nominalbetrages der Aktie unbedingt verhaftet; von dieſer Verpflichtung kann derſelbe weder durch Uebertragung ſeines Anrechts auf einen Dritten ſich befreien, noch Seitens der Geſellſchaft entbunden werden;
3) ob und unter welchen Maaßgaben nach erfolgter Einzahlung von 40 Prozent die Uebertragung der aus den geleiſteten Zahlungen entſpringenden Rechte und Verbindlichkeiten an einen Dritten zuläſſig iſt, muß im Geſellſchafts-Vertrage beſtimmt werden.

3) Aktien auf beſtimmte Inhaber.

§. 12.

Werden die Aktien auf beſtimmte Inhaber ausgeſtellt, ſo muß die genaue Bezeichnung derſelben nach Namen, Wohnort und Stand in das Aktienbuch der Geſellſchaft eingetragen werden.

Geht das Eigenthum der Aktie auf einen Andern über, ſo iſt dieſer zur Vermerkung in dem Aktienbuche anzumelden.

Im Verhältniß zu der Geſellſchaft werden nur Diejenigen als die Eigenthümer der Aktien angeſehen, die als ſolche im Aktienbuche verzeichnet ſind.

§. 13.

So lange der Aktionär den Betrag der Aktie nicht vollſtändig berichtigt hat, wird er durch Uebertragung ſeines Anrechts auf einen Andern von der Verbindlichkeit zur Zahlung des Rückſtandes nur dann befreit, wenn die Geſellſchaft hierzu ihre Einwilligung ertheilt.

Auch in dieſem Falle bleibt der austretende Aktionär auf Höhe des Rückſtandes für alle bis dahin von der Geſellſchaft eingegangenen Verbindlichkeiten noch auf Ein Jahr, vom Tage des Austritts an gerechnet, ſubſidiariſch verhaftet.

4) Gemeinſame Beſtimmungen für beide Arten von Aktien.

§. 14.

Im Geſellſchafts-Vertrage können für den Fall der verzögerten Einzahlung des gezeichneten Aktien-Betrages oder eines Theils deſſelben Konventional-Strafen ohne Rückſicht auf die ſonſt Statt findenden geſetzlichen Einſchränkungen feſtgeſetzt werden.

§. 15.

Kein Aktionär iſt ſchuldig, zu den Zwecken der Geſellſchaft und zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten mehr beizutragen, als den Nominalbetrag der Aktie; er kann aber auch außer dem Falle der Auflöſung der Geſellſchaft den eingezahlten Betrag niemals zurückfordern.

§. 16.

Der Aktionär tritt für ſeine Perſon zu den Gläubigern der Geſellſchaft nicht in das Verhältniß eines Schuldners, ſondern bleibt, ſo weit der Betrag der Aktie noch nicht berichtigt iſt, nur Schuldner der Geſellſchaft.

§. 17.

Die Geſellſchaft darf das ſtatutenmäßige Grundkapital durch Rückzahlung an die Aktionäre nicht verkleinern.

Die Stipulation von Zinſen zu beſtimmter Höhe iſt nur für denjenigen, im Statute anzugebenden Zeitraum zuläſſig, welchen die Vorbereitung des Unternehmens bis zum Anfange des vollen Betriebes erfordert. Von letzterem Zeitpunkte an darf unter die Aktionäre, ſei es in Form von Zinſen oder Dividenden, ein Mehreres als nach den Jahresabſchlüſſen ſich an Ueberſchuß ergiebt, nicht vertheilt werden.

§. 18.

Bei entſtehender Inſolvenz der Geſellſchaft ſind die Aktionäre zur Erſtattung der früher an ſie ausgezahlten Zinſen und Dividenden nicht verbunden.

III. Rechte und Pflichten der Vorſteher der Geſellſchaft.

§. 19.

Die Geſchäfte der Geſellſchaft werden durch einen, nach Vorſchrift des Statuts beſtellten Vorſtand verwaltet, deſſen jedesmalige Mitglieder öffentlich bekannt gemacht werden müſſen. (§. 2. Nr. 9.)

§. 20.

Die Vorſteher ſind aus den von ihnen Namens der Geſellſchaft geführten Ge-

ſchäften und eingegangenen Verbindlichkeiten für ihre Perſon einem Dritten nur dann verpflichtet, wenn ſie den Beſtimmungen im §. 11. Nr. 1, §§. 12, 17, 24, 25, 27 und 29 entgegen handeln.

§. 21.

Die Befugniß des Vorſtandes zur Vertretung der Geſellſchaft bei gerichtlichen und außergerichtlichen Geſchäften erſtreckt ſich auf diejenigen Fälle, in welchen eine Spezial-Vollmacht erforderlich iſt.

§. 22.

Die Inſinuation der Vorladungen und anderer Zufertigungen an die Geſellſchaft iſt gültig, auch wenn ſie nur an Ein Mitglied des Vorſtandes geſchieht.

§. 23.

Eide Namens der Geſellſchaft werden von dem Vorſtande abgeleiſtet.

§. 24.

Der Vorſtand iſt ſchuldig, die zur Ueberſicht der Vermögenslage erforderlichen Bücher zu führen, auch in den erſten drei Monaten eines jeden Geſchäftsjahres eine Bilanz des Geſellſchaftsvermögens zu ziehen und in ein dazu beſtimmtes Buch einzutragen. Die Bilanz iſt der Regierung mitzutheilen, in deren Bezirke die Geſellſchaft ihren Sitz hat.

§. 25.

Ergiebt ſich aus der letzten Bilanz, daß ſich das Grundkapital um die Hälfte vermindert hat, ſo muß der Vorſtand dies unverzüglich öffentlich bekannt machen. Die Regierung muß in dieſem Falle von den Büchern der Geſellſchaft Einſicht nehmen und kann nach Befinden der Umſtände die Auflöſung der Geſellſchaft verfügen.

§. 26.

Beträgt das Vermögen der Geſellſchaft nach der vorgelegten Bilanz nicht mehr ſo viel, daß daſſelbe die Schulden deckt, ſo muß das Gericht, welchem die Regierung davon Mittheilung zu machen hat, den Konkurs (Falliment) von Amtswegen eröffnen.

§. 27.

Die Bücher der Geſellſchaft ſind dreißig Jahre lang aufzubewahren. Bei Auflöſung der Geſellſchaft ſind die Bücher dem Handelsgerichte des Orts oder Bezirks, oder wo beſondere Handelsgerichte nicht beſtehen, dem Zivilgerichte, welchem die Geſellſchaft unterworfen iſt, zur Aufbewahrung auf die Dauer von zehn Jahren zu übergeben.

IV. Auflöſung der Geſellſchaft.

§. 28.

Durch den Tod einzelner Mitglieder wird die Geſellſchaft nicht aufgelöſ't; auch können einzelne Mitglieder nicht auf Theilung antragen. Dagegen hört die Geſellſchaft auf:

1. in den Fällen der §§. 6 und 7;
2. durch Ablauf der ſtatutenmäßig beſtimmten Zeit;
3. durch ſtatutenmäßigen Beſchluß der Mitglieder, mit landesherrlicher Genehmigung;
4. durch Verfügung der Regierung im Falle des §. 25;
5. durch Eröffnung des Konkurſes (Falliments).

§. 29.

Die bevorſtehende Auflöſung der Geſellſchaft iſt in den Fällen des §. 28. Nr. 1—4 zu drei verſchiedenen Malen durch die öffentlichen Blätter (§. 2. Nr. 9) bekannt zu machen.

Die Vertheilung des Geſellſchafts-Vermögens darf nicht eher vollzogen werden, als nach Verlauf von ſechs Monaten, von dem Tage an gerechnet, wo die Bekanntmachung zum dritten Male erfolgt iſt. Durch dieſe Bekanntmachung müſſen zugleich die Gläubiger aufgefordert werden, ſich bei der Geſellſchaft zu melden. Die bekannten Gläubiger ſind hierzu durch beſondere Erlaſſe aufzufordern. Diejenigen Gläubiger, welche ſich nicht innerhalb ſechs Monaten melden, gehen ihrer Rechte, zu Gunſten der Geſellſchaft, verluſtig. Im Falle der Auflöſung wegen Inſolvenz (§. 28. Nr. 5) tritt das Konkurs- (Falliments-) Verfahren ein.

§. 30.

Auf die bereits beſtehenden Aktien-Geſellſchaften findet dieſes Geſetz keine Anwendung.

Urkundlich ꝛc.

(Geſetzſamml. v. 9. November 1843. S. 143.)

L. Abgeſchloſſene Staatsverträge.

1. Staatsvertrag zwiſchen Preußen, Hannover und Braunſchweig über die Ausführung einer Eiſenbahn von Magdeburg, Braunſchweig, Hannover nach Minden vom 10. April 1841.

   (Geſetzſamml. 1842. Nr. 2242. S. 65.)

2. Staatsvertrag zwiſchen Preußen und Braunſchweig über die Herſtellung einer Eiſenbahn von Magdeburg nach Braunſchweig, vom 10. April 1841.

   (Geſetzſamml. 1842. Nr. 2243. S. 72.)

3. Staatsvertrag zwiſchen Preußen, Kurheſſen, Sachſen-Weimar-Eiſenach und Sachſen-Coburg und Gotha, die Anlegung einer Eiſenbahn von Halle nach Caſſel betreffend, vom 20. Dezember 1841.

   (Merſeburger Amtsblatt 1842. Nr. 19. S. 133.)

4. Staatsvertrag zwiſchen Preußen, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin und den freien und Hanſeſtädten Lübeck und Hamburg, die Herſtellung einer Eiſenbahn-Verbindung zwiſchen Berlin und Hamburg betreffend, vom 8. November 1841.

   (Potsdamer Amtsblatt 1842. Beilage zu St. 12.)

5. Staatsvertrag zwiſchen Preußen und Sachſen, die Herſtellung einer Eiſenbahn-Verbindung zwiſchen Breslau und Dresden betreffend, vom 24. Juli 1843.

   (Geſetzſamml. 1843. Nr. 2400. S. 403.)

Der Inhalt dieſer Staatsverträge wird bei den betreffenden Eiſenbahnen angeführt werden. —

M. Staatshülfe beim Eiſenbahnbau.

So bedeutend und zweckmäßig die im Vorhergehenden angeführte Geſetzgebung Preußens in Betreff der Eiſenbahnen iſt, ſo konnte die Regierung doch wohl nicht erwarten, hierdurch allein das Eiſenbahnnetz hervorzurufen, welches Preußen zur engen Verbindung ſeiner einzelnen Provinzen nothwendig bedurfte. — Ein allgemeiner Ueberblick der Karte und der ausgeführten, begonnenen oder beſchloſſenen Eiſenbahnbauten empfiehlt für den preußiſchen Staat die Anlage eines in Berlin ſich ſchneidenden Kreuzes, von Tilſit nach

Aachen über Minden und von Stettin bis zur Spitze von Schleſien, welchem nur noch Behufs der Verbindung mit Caſſel und Frankfurt a. M., ſo wie mit Poſen Zweigbahnen hinzutreten dürfen, um zu begrenzen und zu erſchöpfen, was nach billigen Anforderungen im vereinigten Intereſſe der verſchiedenen Provinzen und des Geſammtwohls von der Staatsregierung erbeten und erwartet werden durfte. Die angeſtellten, in die ſpezielleren Verhältniſſe tiefer eingehenden Unterſuchungen ergaben ein mit der allgemeinen Anſicht übereinſtimmendes Reſultat, und in militäriſcher Hinſicht führte eine talentvolle und kenntnißreiche Prüfung zu dem Ausſpruche, daß die Sorge für die Wehr im Kriege mit der Sorge für den Verkehr im Frieden zuſammenfalle.

Von dieſem großen Kreuze nun, und in daſſelbe paſſend, hatte die Privat-Spekulation innerhalb des Königreichs beträchtliche und theilweiſe ſchwierige Strecken bereits gebaut oder in Angriff genommen, es ſtand aber wohl nicht zu erwarten, daß durch den in der neueſten Zeit erwachten Spekulationsgeiſt ohne Hülfe des Staats das Werk vollſtändig ausgeführt werden würde, da eine Rentabilität vieler Strecken ſich nicht als wahrſcheinlich herausſtellte. Daß der Staat einſchreiten müſſe, damit waren zur damaligen Zeit Alle einverſtanden, auf welche Art dies aber geſchehen ſollte, darin waren die erhobenen Stimmen ſehr verſchieden. Drei Wege konnten dazu vom Staate eingeſchlagen werden:

1. Die Bildung von Privatgeſellſchaften, welchen der Staat einen beſtimmten, ein für alle Mal feſtzuſtellenden Zuſchuß durch Zahlung eines Kapitals oder einer jährlichen Rente oder durch Uebernahme von Lieferungen und Leiſtungen bewilligte.
2. Die Bildung von Privat-Geſellſchaften, welchen der Staat einen unbeſtimmten, den Ertrag des verwendeten Kapitals bis zu einem gewiſſen Zinsfuße ergänzenden Zuſchuß, die Zinſen-Garantie, zugeſtand.
3. Der Bau durch die Staatsregierung, und in dieſem Falle entweder der Betrieb durch ſie oder durch Privat-Unternehmer.

Der erſte Weg bot, bei der Lage der Dinge, nur eine geringe Ausſicht auf Erfolg dar. Auf die einen günſtigen Ertrag gewährenden Strecken hatte ſich der Unternehmungsgeiſt mit richtigem Urtheile zuvörderſt gerichtet; bei andern, ein gewinnreiches Reſultat verſprechenden Linien waren die Erwartungen getäuſcht worden und bittere Verluſte hatten Statt gefunden oder ſtanden noch bevor; für ſolche Bahnen, denen ſelbſt die Vorausberechnung nur einen zweifelhaften oder mäßigen Erfolg verhieß, war das früher durch den Reiz der Neuheit ſo leicht bewegliche Kapital nicht mehr flüſſig zu machen. Die der Spekulation für Eiſenbahnbauten günſtige Periode war ſowohl in Deutſchland als in den angrenzenden Ländern abgelaufen, und jeder mit den Hebeln für die Bewegung der Kapitale vertraute Finanzmann mußte darin einſtimmen, daß der preußiſche Staat, wenn er Eiſenbahn-Geſellſchaften durch die Hoffnung auf einen nicht gewährleiſteten Gewinn hervorrufen wollte, entweder durchaus unverhältnißmäßige Opfer bringen, oder auf die Fruchtloſigkeit ſeiner Verſuche im Voraus gefaßt ſein mußte.

Der zweite Weg war rückſichtlich der Flüſſigmachung des erforderlichen

Kapitals allerdings von durchaus ſicherem, allein rückſichtlich der vom Staate zu übernehmenden Leiſtungen von ſehr unſicherem Erfolge. Die Gewährleiſtung des Ertrages von Privat-Unternehmungen, jederzeit ein bedenkliches Beginnen, läßt ſich nur dann rechtfertigen, wenn die Regierung von ihrem Standpunkte aus mit größerer Zuverläſſigkeit als Privatperſonen die Ueberflüſſigkeit ihrer Garantie voraus zu berechnen vermag, wenn ſie, einen reichen Gewinn erwartend, durch die Verbürgung eines mäßigen, die beſſere Verwendung ruhender Kapitale befördern und den erſchlafften Unternehmungsgeiſt zu neuer Thätigkeit anfeuern will. Sobald die Geſellſchaften die Ueberzeugung gewonnen haben, daß ſie mit richtig angewandter Thätigkeit und Sparſamkeit einen weit höheren Ertrag erzielen können, als der Staat ihnen verbürgte, ſo verliert deſſen Garantie für ſie die Bedeutung, für den Staat die Gefahr.

Wird hingegen die Gewährleiſtung eines feſten Zinsfußes in Anſpruch genommen und zugeſtanden, weil vorausſichtlich der Ertrag unter demſelben bleiben oder ihn mit Mühe erreichen wird, ſo fehlt für die Unternehmer der ſtärkſte und natürlichſte Antrieb, die Erhöhung des Ertrages durch Anſpannung ihrer Kräfte und durch wohlberechnete Sparſamkeit zu erzielen; vielmehr iſt ihnen eine Veranlaſſung zur Läſſigkeit, zur Gleichgültigkeit und ſelbſt zur Verſchwendung gegeben, die nur bei einem nicht geringen Grade von moraliſcher Kraft und Tüchtigkeit ohne nachtheilige Einwirkungen bleiben kann.

Längere Eiſenbahnlinien, wofür die Zinſen-Garantie auf Grund der Erwartung eines weit höheren Ertrages gewährt werden konnte, waren im preußiſchen Staate nicht mehr aufzufinden; wollte er ſie für die zu erbauenden bewilligen, ſo mußte er höchſt wahrſcheinlich für Alle Zuſchüſſe zu leiſten haben und ihren ſchwer zu ermeſſenden Betrag theilweiſe von dem guten Willen, der Fähigkeit und der Rechtlichkeit ſolcher Perſonen abhängig machen, über deren Handlungen ihm keine oder nur eine ſchwache Kontrole zuſtände. Allerdings war eine Zinſengarantie mit beſchränkenden Beſtimmungen denkbar. Es konnte die Höhe des Anlagekapitals vorgängig feſtgeſtellt, es konnte ein beſtimmter Theil der rohen Einnahme als reine Einnahme angenommen und den Geſellſchaften überlaſſen werden, ein größeres oder ein kleineres Kapital anzulegen, einen größeren oder einen kleineren Theil der Einnahme auf den Betrieb zu verwenden. Allein dieſe und ähnliche Feſtſtellungen konnten für die Unternehmer die Gefahr eines Verluſtes und demnach diejenigen Schwierigkeiten erzeugen, welche hinſichtlich der Bildung von Geſellſchaften auf dem erſt beſprochenen Wege vorausgeſehen wurden.

Die Beſchaffung des Kapitals zu Eiſenbahnbauten von geringer Rentabilität durch die Garantie der Zinſen unterſcheidet ſich nicht von einer gewöhnlichen Anleihe, und in Vergleichung zu der Ausführung durch die Staatsregierung ſelbſt tritt nur der Unterſchied ein, daß der Bau, anſtatt durch Regierungsbeamte, durch Unternehmer geleitet wird, und zwar durch Unternehmer, mit welchen ein Vertrag zu feſten Preiſen nicht abgeſchloſſen und von welchen eine Verantwortlichkeit nicht übernommen wird. Es würde darin das Bekenntniß zu liegen ſcheinen, daß die Staatsregierung in ihre eigenen Kräfte kein Vertrauen ſetze, und daß ſie aus dieſem Grunde die Verwendung

und Verwaltung eines Theils des National-Vermögens andern, von ihr unabhängigen und ihr nicht verantwortlichen Männern zu übertragen vorziehe.

Der früher häufig angeführte Grund, daß Privat-Geſellſchaften wohlfeiler bauen, als Regierungen, durfte nicht mehr mit gleichem Gewichte geltend gemacht werden, da, wenngleich deren bisherige Thätigkeit manche Beiſpiele geliefert hatte, doch die Oekonomie nicht gerade ihre ausgezeichnete Seite geweſen iſt. Ueberdies war es nicht unbedingt nöthig, auf die Benutzung ſolcher Fähigkeiten aus dem Kreiſe der Privat-Geſellſchaften zu verzichten, die ſich in den drei Stadien des Eiſenbahnweſens: in der Projektirung, in der Ausführung und im Betriebe, bewährt hatten, wenn der dritte Weg, der Bau durch die Staatsregierung, gewählt wurde.

Unleugbar wäre dieſer Schritt wichtig und folgenſchwer geweſen. Es beruhte jedoch ſeine Wirkſamkeit weniger in dem durch ihn bedingten großen Kapital-Aufwande, welcher dem Weſen nach im Falle der Wahl eines der beiden andern Wege größer ſein würde, als in der Vermehrung der ohnehin ſo umfangreichen und in uneigenthümliches Gebiet hinübergreifenden Regierungs-Geſchäfte. Wenn aber anerkannt werden muß, daß die Darſtellung der öffentlichen Verbindungswege eines Landes zu denjenigen Unternehmungen gehört, die am unbedenklichſten der Zentral-Gewalt überlaſſen werden müſſen, ſo galt dies in erhöhtem Maaße von dem gegenwärtigen Falle, welcher, auf den einzelnen Bezirk oder einzelne Provinzen ſich nicht beſchränkend, alle Provinzen der Monarchie berührte und deren äußerſte Grenzpunkte erreichte. — Vereinfachen konnte ſich die der Staatsregierung neu zufallende Laſt, wenn eine beſondere, den übrigen Verwaltungs-Mechanismus nicht ſtörende und von ihm nicht geſtörte Abtheilung der Verwaltung die geſammten Eiſenbahn-Angelegenheiten übernommen hätte. Außerdem verminderte ſich die Zunahme der adminiſtrativen Geſchäfte, dem Umfange und der Dauer nach, ungemein, wenn die Staatsregierung nur die Eiſenbahnen baute und den Betrieb Privat-Geſellſchaften überließ, denen er in den abzuſchließenden Verträgen zugleich die Unterhaltung der Bahnen auferlegte und ſich auf die Ueberwachung der Vertrags-Erfüllung beſchränkte.

Die rückſichtlich der Bildung von Aktien-Geſellſchaften für den Bau der großen Eiſenbahnlinien in Preußen vorhergeſehenen Schwierigkeiten fielen weg, wenn die Geſellſchaften ſich blos mit dem Betriebe zu befaſſen hatten. Das zuſammenzuſchießende Kapital war alsdann verhältnißmäßig klein und folgte daher eher ſolchen Einflüſſen, die nicht ausſchließlich aus der vorherberechneten Rentabilität entſpringen. Beſtehende, mit ihrer Linie an einen Abſchnitt der Staats-Eiſenbahn anſchließende Geſellſchaften, welche bereits mit einem anſehnlichen Betriebsmaterial und Werkſtätten zu deſſen Vermehrung und Reparation verſehen waren, konnten ſowohl im eigenen Intereſſe als in ſubjektiven Wünſchen die Veranlaſſung zur Ausdehnung ihres Betriebes finden. Auch in den von der Linie berührten Städten und Bezirken mußte das natürliche Verlangen entſtehen, ſich ein gewiſſes Maaß des Einfluſſes auf die Einrichtungen des Betriebes durch Theilnahme an demſelben zu ſichern. Erwägt man zugleich die größere Leichtigkeit, das Kapital und deſſen wahr-

ſcheinliche Rente voraus zu beſtimmen, ſo durfte man erwarten, daß für die Uebernahme des Eiſenbahnbetriebes eine dem Staate erwünſchte Konkurrenz eintreten würde.

Die Abſteckung der Grenze zwiſchen den vom Staate und von Privat-Geſellſchaften, namentlich mit Beziehung auf Bahnhöfe, ſtehende Maſchinen, Waſſerſtationen u. ſ. w., zu bewirkenden Anlagen, und eben ſo die Anordnungen, um die erforderliche Einheit und das Ineinandergreifen des Betriebes durch die verſchiedenen Geſellſchaften herbeizuführen, waren zwar nicht ganz leichte Aufgaben; vor der Ueberſchätzung ihrer Schwierigkeiten konnte jedoch die Erwägung ſchützen, daß die Erfahrung in England und ſelbſt in Deutſchland bereits manche gute Lehre über die zweckmäßige Einrichtung des Anſchluſſes zwiſchen zwei oder mehreren Eiſenbahn-Geſellſchaften an die Hand gegeben hatte, und daß auch die Mittel zur Verbeſſerung dieſer Einrichtungen an den zahlreich vorhandenen Beiſpielen ſtudirt werden konnten.

So viel Gründe für den letzteren Weg zur damaligen Zeit auch angeführt werden mochten, und ſo viel Vertheidiger ſich dafür aufwarfen; der Staat erwählte denſelben doch nicht, er ſchlug vielmehr eine Bahn ein, welche die beiden erſten angeführten Schritte vereinigte. Daß er hierbei auf eine den Staats-Intereſſen und dem Unternehmen förderliche Weiſe verfuhr, dies beweiſen ſchon die jetzigen Reſultate, indem der Bau mehrerer Bahnen geſichert und in Ausführung begriffen iſt, wozu längere Zeit hindurch die nöthigen Kapitale nicht aufgebracht werden konnten. — Wir wollen daher jetzt zu dem vom Staate eingeſchlagenen Wege übergehen, um alsdann nach Anführung des Gethanen das Zweckmäßige und Gute dieſer Einrichtung von ſelbſt einſehen zu können.

Preußen befand ſich durch lange Zeit geführten guten Haushalt in der Lage, nachdem es eine bedeutende Summe der Staatsſchulden getilgt hatte, ſeinen Bewohnern Erleichterung der Abgaben zu verſchaffen, indem es einen Steuer-Erlaß von 1,600000 Thlr. eintreten laſſen konnte, welchen es dazu beſtimmte, um die Salzpreiſe zu erniedrigen. Zugleich ſtellte es die Beförderung einer umfaſſenden Eiſenbahn-Verbindung in Ausſicht, und berief, um hierüber die Anſichten des Landes zu hören, einen Ausſchuß ſämmtlicher Provinzialſtände in Berlin zuſammen. Die an dieſen Ausſchuß im Oktober 1842 erlaſſene Denkſchrift beſagt in ihrer zweiten Hälfte, wo ſie auf die Eiſenbahnen übergeht, im Weſentlichen Nachſtehendes:

„Man glaubt — mit Recht — in möglichſt vollkommenen Verbindungsmitteln einen der kräftigſten Hebel des gewerblichen Verkehrs zu finden, und es hat ſich vielfach die Anſicht geltend gemacht, daß die Herſtellung größerer Eiſenbahnlinien in denjenigen Provinzen der Monarchie, die ohne eine kräftige Hülfe von Seiten des Staats auf den Beſitz ſolcher Anlagen verzichten müſſen, auf den gewerblichen Verkehr befruchtender wirken und dadurch den Wohlſtand des Volks kräftiger befördern dürfte, als eine für den Einzelnen wenig fühlbare Steuer-Ermäßigung, und daß darin namentlich die ärmere Klaſſe der Bevölkerung eine reiche Erwerbsquelle finden würde.

Des Königs Majeſtät haben Sich zwar einerſeits durch Erörterungen die-

ſer Art nicht beſtimmen laſſen können, die dem Lande ertheilte und von der überwiegenden Mehrzahl ſeiner verfaſſungsmäßigen Vertreter mit Dank angenommene Zuſicherung eines der finanziellen Lage des Staats entſprechenden Steuer-Erlaſſes zurückzunehmen; Allerhöchſtdieſelben haben aber andererſeits in Ihrer Weisheit das Gewicht der Gründe nicht verkannt, auf denen jene Wünſche und Anſichten beruhen, und daher eine nähere Prüfung derſelben angeordnet.

Das Ergebniß dieſer Prüfung iſt Folgendes:

Außer den ſchon in Betrieb geſetzten vaterländiſchen Eiſenbahnen können nur die nachſtehend genannten als geſichert angeſehen werden, nämlich die Bahnen

von Berlin nach Stettin,
von Berlin nach Frankfurt,
von Magdeburg nach Halberſtadt,
von Köln nach Bonn,
von Breslau nach Freiburg und
von Breslau nach Oppeln.

Neben denſelben ſind zur Herſtellung eines alle Provinzen der Monarchie umfaſſenden Eiſenbahnnetzes theils erforderlich, theils ſehr wünſchenswerth:

1. eine Bahn von der Hannoverſchen Landesgrenze bei Minden nach Köln,
2. eine Bahn von Halle durch Thüringen in der Richtung auf den Mittelrhein,
3. eine Bahn, die, mit Benutzung einer der im Bau begriffenen Bahnen von Berlin zur Oder, Berlin mit Königsberg und, vermittelſt einer Zweigbahn, mit Danzig verbände, auch, unter Umſtänden, bis zur Ruſſiſchen Grenze fortgeſetzt werden könnte,
4. eine Bahn von Frankfurt nach Breslau und von Oppeln zur Oeſterreichiſchen Grenze,
5. eine Bahn zur Verbindung von Poſen einerſeits mit der nach Preußen, andererſeits mit der durch Schleſien führenden Linie.

Die politiſche, militairiſche und kommerzielle Wichtigkeit dieſer Bahnlinien unterliegt keinem Zweifel. Die meiſten darunter ſind bereits theils auf Veranlaſſung, theils unter dem Beirath und Beiſtande des Staats Gegenſtand ſorgfältiger Unterſuchungen und anderer vorbereitenden Verhandlungen geworden, und es wird allgemein anerkannt, daß es für das Wohl des Landes höchſt wünſchenswerth und, wenn man nicht hinter den Anforderungen der Zeit zurückbleiben wolle, ſelbſt nothwendig ſei, alle jene Eiſenbahnen ſo bald wie möglich zur Ausführung zu bringen.

So wenig nun hiernach das Bedürfniß eines umfaſſenden Eiſenbahn-Syſtems wie das angegebene verkannt werden kann, eben ſo wenig darf man ſich darüber täuſchen, daß daſſelbe ohne eine weſentliche und nachhaltige Hülfe von Seiten des Staats, und namentlich ohne einen durch den Staat für jene verſchiedenen Bahnen begründeten Kredit, auf lange Zeit unausgeführt bleiben würde. Der Grund davon iſt theils in der für den Anfang zweifelhaften Rentabilität der meiſten unter den genannten Eiſenbahnen, die gleich-

wohl für den Verkehr des Landes von der entſchiedenſten Wichtigkeit ſind, theils in dem Umſtande zu ſuchen, daß erfahrungsmäßig die Aktien ſolcher Unternehmungen nach Einzahlung eines Theiles ihres Nominalbetrages durch die Agiotage auf einen verhältnißmäßig ſehr niedrigen Kours herabgedrückt zu werden pflegen, was denn die Bildung neuer Aktien-Geſellſchaften der Art, der Regel nach, ganz unmöglich macht. Dieſem letzteren Umſtande namentlich iſt es beizumeſſen, daß ſelbſt für die Bahn von der Weſer zum Rhein, welche ſich offenbar günſtigerer Verhältniſſe erfreut, als mehrere der übrigen angeführten Linien, von der Geſellſchaft, welche deren Ausführung beabſichtigt, ſehr bedeutende Unterſtützungen von Seiten des Staats als unerläßliche Bedingung ihrer Realiſirung in Anſpruch genommen werden.

Wenn daher die Staatsverwaltung nicht auf die Ausführung der obengenannten, für die gewerbliche Entwickelung und die politiſche Verſchmelzung der verſchiedenen Provinzen der Monarchie gleich wichtigen Eiſenbahnen Verzicht leiſten will, ſo wird ſie ſich zu einer wirkſamen Unterſtützung derſelben durch die Geldkräfte des Staats entſchließen müſſen.

Was die Art und Form dieſer Unterſtützung betrifft, ſo erſcheint es in mancher Hinſicht nicht ſachgemäß, ſolche National-Unternehmungen der Privat-Induſtrie, welcher die Eiſenbahnen bisher ein weites Feld fruchtbarer Thätigkeit dargeboten haben, ganz zu entziehen. Man würde damit die eigenthümlichen Vortheile aufgeben, welche die fortſchreitende Gewerbſamkeit und der erwachende Aſſoziationsgeiſt im Volke der bisherigen Art, wie die vaterländiſchen Eiſenbahnen entſtanden ſind, zu verdanken hat, und in Gefahr gerathen, das gegenwärtig durch alle Stände verbreitete lebendige Intereſſe dafür zu ſchwächen. Es möchte deshalb rathſam ſein, auch die jetzt in Rede ſtehenden großen Eiſenbahnlinien zum Gegenſtande von Privat-Unternehmungen zu machen und nur den Unternehmern durch Sicherſtellung derſelben vor unverhältnißmäßigen Verluſten zu Hülfe zu kommen. Dies wird kaum anders und gewiß nicht wirkſamer, als durch Uebernahme einer angemeſſenen, nach Umſtänden auf eine gewiſſe Reihe von Jahren zu beſchränkenden Zins-Garantie geſchehen können, und es wird dafür ein Zinsſatz von $3\frac{1}{2}$ Prozent als Maximum genügen, während bei günſtigeren Verhältniſſen eine minder hohe Garantie in Anſpruch genommen werden dürfte.

Gleichzeitig mit einer ſolchen Garantie würde der Staat allerdings ſolche Bedingungen ſtipuliren müſſen, welche geeignet ſind, ſein Intereſſe und dasjenige des Publikums, unvorſichtigen oder leichtſinnigen Unternehmern gegenüber, zu ſichern.

Die ungefähre Länge der in Ausſicht genommenen großen Bahnlinien beträgt:

1.	für die Rhein-Weſerbahn	35 Meilen,
2.	für den Preußiſchen Antheil an der Thüringiſchen Bahn	15 „
3.	für die Bahn von der Oder über Königsberg zur Ruſſiſchen Grenze	80 „
4.	für die Bahn von Frankfurt nach Breslau	35 „
	Latus .	165 Meilen.

Transport . 165 Meilen.

5. für die Fortſetzung der Oberſchleſiſchen Bahn bis zur Oeſterreichiſchen Grenze . . . . 15 „

6. für die Bahn-Verbindung von Schleſien nach Poſen . 40 „

Zuſammen . 220 Meilen.

Bei den bisher ausgeführten vaterländiſchen Eiſenbahnen belaufen ſich die ungefähren Koſten für eine Meile mit einfachem Geleiſe, einſchließlich der Transportmittel und der Zinſen des Anlage-Kapitals während der Bauzeit:

1. bei der Berlin-Potsdamer Bahn auf . . 400000 Thlr.
2. bei der Magdeburg-Leipziger Bahn . . . 215000 „
3. bei der Berlin-Anhaltiſchen Bahn . . . . 220000 „
4. bei der Düſſeldorf-Elberfelder Bahn . . . 500000 „
5. bei der Rheiniſchen Bahn . . . . 600000 „

Für die ſchon im Bau begriffenen Bahnen ſtellen ſich die Koſten pro Meile, nach den bis jetzt vorliegenden Nachrichten, abgerundet:

6. bei der Berlin-Frankfurter Bahn auf . . 260000 Thlr.
7. bei der Berlin-Stettiner Bahn . . . . 170000 „
8. bei der Bahn von Breslau nach Oppeln . 160000 „
9. bei der Bahn von Köln nach Bonn . . . 220000 „
10. bei der Bahn von Magdeburg nach Halberſtadt 220000 „

Die Durchſchnittszahl dieſer verſchiedenen Beträge berechnet ſich in runder Summe auf . . . 290000 „

Es darf dabei nicht unerwogen bleiben, daß bei dem Bau einiger der bisher ausgeführten Eiſenbahnen ungewöhnlich große Terrainſchwierigkeiten zu beſiegen geweſen und dadurch die Koſten bis zu einer Höhe geſtiegen ſind, welche für die in Ausſicht genommenen großen Eiſenbahnlinien um ſo weniger als Maaßſtab dienen kann, da dieſelben großentheils ein günſtiges Terrain durchſchneiden. Man wird daher die Anlagekoſten dieſer Bahnen für ein einfaches Geleiſe, wie es im Anfange und bis zum Eintritt ihrer von der Zukunft zu erwartenden ſelbſtſtändigen Rentabilität genügen dürfte, mit Sicherheit im Durchſchnitt auf 250000 Thlr., mithin im Ganzen auf 55 Millionen Thaler berechnen können, wovon die zu garantirenden Zinſen, ſelbſt bei dem angenommenen Maximum von 3½ Prozent, die Summe von 2,000000 Thlr. nicht ganz erreichen würden.

Dieſe Zins-Garantie würde aber jedenfalls erſt nach vollendeter Herſtellung der betreffenden Eiſenbahnen und nach Eröffnung des Transportbetriebes auf denſelben, mithin nicht eher, als nach Verlauf mehrerer Jahre und auch dann nur nach und nach zu einer Belaſtung der Staats-Kaſſe führen. Auch iſt faſt mit Gewißheit anzunehmen, daß die zu übernehmende Gewähr niemals zum vollen Betrage zu leiſten ſein wird, indem die meiſten von den genannten Eiſenbahnen ſchon zu Anfang einen nicht ganz unerheblichen Reinertrag abwerfen und bei längerem Beſtehen ſelbſt eine angemeſſene Rente liefern werden.

Deſſen ungeachtet darf man ſich die Wahrſcheinlichkeit nicht verhehlen, daß die Staats-Kaſſe durch die zu übernehmende Zins-Garantie mit einer fort-

laufenden neuen Ausgabe belaſtet werden wird, welche in dem allerungünſtigſten Falle die Summe von beinahe 2,000000 Thlr. jährlich erreichen könnte.

Es iſt nun zwar zu hoffen, daß es, bei Fortdauer des europäiſchen Friedens, der Weisheit des Königs und den pflichtgemäßen Beſtrebungen Seiner Diener gelingen werde, durch fortgeſetzte Sparſamkeit in allen Zweigen der Verwaltung und durch umſichtige Benutzung der vorhandenen Finanzquellen, die zur Deckung jener neuen fortlaufenden Ausgabe nöthigen Geldmittel ohne anderweitige Belaſtung der Steuerpflichtigen zu erübrigen, und wird dieſe Hoffnung durch die Betrachtung weſentlich verſtärkt, daß ſich von der Preis-Ermäßigung des Salzes eine allmälige Salzkonſumtion und damit eine Verminderung der mit dem Steuer-Erlaß verbundenen Einbuße für die Staats-Kaſſe, von der Ausführung eines umfaſſenden Eiſenbahn-Syſtems aber eine wohlthätige Rückwirkung auf den Wohlſtand des Landes und, als nothwendige Folge davon, eine Erhöhung des indirekten Steuer-Einkommens mit Sicherheit erwarten läßt. Indeſſen darf auf der andern Seite auch nicht überſehen werden, daß die Staats-Kaſſe durch unvorhergeſehene Mehrausgaben oder durch Einnahme-Ausfälle, wie ſie insbeſondere zeitweiſe bei einer aus anderen Rückſichten höchſt wünſchenswerthen weiteren Ausdehnung des deutſchen Zollvereins unvermeidlich wären, beeinträchtigt werden kann, und noch andere Abgaben-Erleichterungen, namentlich Ermäßigung des Briefporto's und Einſchränkung des Poſtzwanges dringend gewünſcht werden, alle dieſe Umſtände zuſammengenommen aber die Staats-Kaſſe außer Stand ſetzen könnten, neben der durch die Herabſetzung des Salzpreiſes veranlaßten Einbuße, die zu übernehmende Eiſenbahn-Zinsgarantie ferner zu tragen.

Für dieſen, zwar nicht wahrſcheinlichen, aber doch möglichen, und daher der Vorſicht wegen wohl ins Auge zu faſſenden Fall wird, um die übernommene Garantie der Eiſenbahnzinſen vollſtändig und nachhaltig ſicher zu ſtellen, eine theilweiſe Wiedererhöhung des ermäßigten Salzpreiſes, äußerſten Falls bis zum Betrage der übernommenen Zins-Garantie, vorbehalten werden müſſen.

Hätten des Königs Majeſtät zur Vermeidung eines ſolchen Vorbehalts den Steuer-Erlaß auf die urſprünglich verheißene Summe von 1,500000 Thlr. beſchränkt und lediglich den durch die Zins-Reduktion der Staats-Schuldſcheine erſparten Betrag von 500000 Thlr. zum Fonds für die Garantie der Eiſenbahnzinſen beſtimmt, ſo könnte wegen der dann nothwendigen Beſchränkung dieſer Zins-Garantie auf einen entſprechenden Kapitalbetrag vorläufig nur ein kleiner Theil der für das Wohl des Landes ſo wünſchenswerthen großen Eiſenbahnlinien zur Ausführung gebracht werden, und die übrigen hätten ſo lange ausgeſetzt werden müſſen, bis für jene die Zins-Garantie ganz oder theilweiſe entbehrlich geworden wäre. Durch eine ſolche Zögerung würde aber nothwendig die eine Provinz gegen die andere beeinträchtigt und nicht nur die Wohlthat eines den ganzen Staat umfaſſenden Eiſenbahnnetzes auf ſpäte Zeiten hinausgeſchoben, ſondern auch die Möglichkeit ſeiner Realiſirung ganz in Frage geſtellt werden. Die Vortheile, die man damit aufgeben würde, erſcheinen für das wahre Wohl des Landes von ſo entſchiedener Wichtigkeit, daß dagegen der zu ihrer Erlangung nothwendige Vorbehalt einer möglichen, wenn-

20 *

gleich nicht wahrſcheinlichen Wieder-Erhöhung des Salzpreiſes bis auf deſſen gegenwärtigen Betrag jedenfalls nicht als ein überwiegender Nachtheil anzuſehen ſein dürfte.

Es haben dieſe Rückſichten, verbunden mit dem feſten Entſchluſſe, ſtets ein richtiges Verhältniß zwiſchen den Einnahmen und Ausgaben des Staats zu ſichern, Se. Majeſtät den König bewogen, den Vorbehalt der Wieder-Erhöhung der Salzpreiſe als eine nothwendige Bedingung der Ausführung eines großen Eiſenbahnnetzes für die Monarchie unter Zins-Garantie des Staats auszuſprechen, zugleich aber auch den Willen kundzugeben, daß durch ſtrenge Ordnung des Staatshaushalts die Realiſirung jenes Vorbehalts, ſo weit irgend möglich, verhütet, vielmehr darauf Bedacht genommen werde, noch andere Abgaben-Erleichterungen eintreten zu laſſen.

Mit Hinweiſung auf die vorſtehend entwickelten Erwägungen haben des Königs Majeſtät zu befehlen geruht, daß über die Ausführung der mehrgedachten großen Eiſenbahnlinien, vermittelſt einer vom Staate zu übernehmenden und mit dem Steuer-Erlaſſe in Verbindung zu ſetzenden Garantie für die Zinſen des Anlage-Kapitals, das Gutachten der ſtändiſchen Ausſchüſſe eingeholt werden ſoll. Dieſelben werden ſich daher über folgende Punkte gutachtlich zu äußern haben:

1. „ob ſie die Ausführung eines ſo umfaſſenden Eiſenbahn-Syſtems, wie es in ſeinen Grundzügen oben näher dargelegt iſt, für ein wahres Bedürfniß des Landes anerkennen?
2. ob ſie es für nothwendig und zweckmäßig erachten, daß der Staat die Ausführung deſſelben durch Uebernahme einer Garantie der Zinſen des Anlage-Kapitals herbeizuführen ſucht?
3. ob ſie dafür halten, daß die Uebernahme einer ſolchen Garantie, auch in Verbindung mit dem dann nothwendigen Vorbehalte einer möglichen Wieder-Erhöhung des ermäßigten Salzpreiſes, im Allgemeinen den Wünſchen des Landes entſprechen würde?“ —

In der hierauf im Oktober 1842 gehaltenen Verſammlung der Ausſchüſſe der Provinzialſtände zu Berlin wurden nun die einzelnen Fragen näher beleuchtet, und darüber die im Nachſtehenden enthaltenen Beſchlüſſe gefaßt.

Hinſichtlich der erſten Frage ergab ſich, daß der größte Theil der Verſammlung dem in der Denkſchrift enthaltenen Vorſchlage der Anlage eines großen Eiſenbahnnetzes ſeinen Beifall ſchenkte, und wie faſt alle Mitglieder lebendig davon ergriffen waren, daß die Ausführung einer ſo großartigen Maaßregel nicht nur wünſchenswerth, nicht nur Bedürfniß ſei, daß ſie vielmehr in der Stellung Preußens liege und von dieſer geboten werde, und daß Preußen auf der betretenen und eifrig verfolgten Bahn des Fortſchrittes nicht allein ſtillſtehen, es vielmehr zurückſchreiten würde, wenn es ein ſolches Unternehmen nicht begönne und mit Kraft durchführte.

Einige Bedenken erhoben ſich dagegen wegen der großen Opfer, die gebracht werden mußten, ohne daß Erfolge eines Eiſenbahnnetzes ſich durch Erfahrungen feſtgeſtellt hätten, die mindeſtens in Deutſchland noch nicht vorlägen. Der Vortheil in kommerzieller Beziehung berühre nur die Hauptlinien

und beruhe die Rückwirkung auf die anderen Landestheile nur auf Hoffnungen, deren Erfüllung nicht garantirt werden könne. Allgemeine Verwendungen müßten auch dem ganzen Staatsverbande zu Gute kommen, und das ſei nicht zu erwarten. Die Wirkung eines Eiſenbahnnetzes in kommerzieller Beziehung werde danach nur eine theilweiſe ſein; auch in militairiſcher Rückſicht wäre nur ein bedingter Nutzen zu erwarten, der politiſche allein könne als durchgreifend angenommen werden. Andererſeits hielt man die Anlage von Bahnlinien von Oſten nach Weſten, von Süden nach Norden, als dem Bedürfniß vollkommen genügend und wollte alle Nebenbahnen dem Privat-Intereſſe ohne Unterſtützung Seitens des Staates anheimgeben; auch wurde bevorwortet, daß mit den Anlagen nicht weiter vorgeſchritten werden möge, als dies, ohne die übrigen Staatszwecke zu gefährden, mit den vorhandenen Mitteln möglich ſei, und müſſe jede Furcht vor neuen Belaſtungen gehoben werden. Es wurde ferner darauf aufmerkſam gemacht, daß nicht zu erwarten ſtehe, daß alle Bahnen eine Rentabilität darlegen würden, namentlich ſei eine ſolche in den geringer bevölkerten Landestheilen nicht zu erwarten, ſo daß man ſich der Aufgabe nur mit Vorſicht zuwenden dürfe. — Endlich wurde noch der unvollkommenen Induſtrie der kleinen Städte erwähnt und die Furcht ausgeſprochen, daß dieſe bei der durch die Eiſenbahnen wachſenden Konkurrenz nicht würden beſtehen können.

Dem entgegen wurde jedoch angeführt, daß die Eiſenbahnen das edelſte Produkt der fortſchreitenden Ziviliſation der Gegenwart ſeien und daß man mit Recht in der Verſammlung den Ausſpruch gethan habe, daß, wer mit der Zeit nicht fortſchreiten wolle, von ihr erfaßt, niedergeworfen und geſtraft werde. Was von Einzelnen gelte, gelte auch von Staaten, denn alles Unglück, was die Völker je getroffen, habe ſeinen Grund nur darin, daß ſie ſich von den Fortſchritten der Ziviliſation hätten überholen laſſen. Die Eiſenbahnen ſeien das Mittel, alle ziviliſirten Völker zu einem Bunde und zur Wahrung ihrer gegenſeitigen Rechte zu vereinigen. Der auf unvollkommene Induſtrie der kleinen Städte ſich ſtützende Grund gegen die Eiſenbahnen verdiene keine Beachtung, da die Allgemeinheit nichts verliere, wenn eine unvollkommene Induſtrie nicht beſtehe, und der Beſſere ſich beſtreben werde, auch dieſe zur Ertragung der Konkurrenz zu verbeſſern. Man müſſe füglich fragen, was werden würde, wenn keine Eiſenbahnen gebaut würden, der Staat ſtehe nicht für ſich allein, er ſei vielmehr gezwungen, ſich dem anzuſchließen, was in andern Staaten geſchehe, ſonach ergebe ſich die Anlage als eine Nothwendigkeit. Unter andern Vortheilen wurde auch der zur Sprache gebracht, daß bei wohlfeilen Transportmitteln die Provinzen Sachſen und Weſtphalen die ganze Monarchie würden mit Salz verſorgen können, ohne wie bisher einen Theil des Bedarfs aus dem Auslande beziehen zu dürfen. Man wies ferner nach, wie die Eiſenbahnlinien ſelbſt auf Erweiterung der Waſſertransportmittel hinwirkten, was ſich nicht nur zwiſchen Magdeburg und Hamburg durch die im Gange ſich befindenden 7 Dampfſchiffe, ſondern auch durch die in Bezug auf die Weſer errichtete Dampfſchifffahrts-Geſellſchaft darlege. Einheit des großen Vaterlandes erſcheine als ein Hauptgrund für die Eiſenbahnen, man

müſſe in der Geſellſchaft für die Geſellſchaft wirken, Räume und Zeit müß- ten überwunden werden, und für Preußen ſeien Eiſenbahnen nothwendig, denn der Verkehr ziehe dahin, wo dieſe beſtehen. Was für den Staat gegen an- dere Staaten gelte, gelte für jede einzelne Provinz insbeſondere, und es müſſe demnach ein Eiſenbahnnetz in der Ausdehnung geſchaffen werden, wie dies der Vorſchlag beabſichtigte. Aber auch dem wiſſenſchaftlichen Vorſchreiten werde durch die Eiſenbahnen weitere Bahn gebrochen; ſo lange Kommunikation und Verkehr erſchwert werde, ſei die Verbreitung des Wiſſens und die gegenſeitige Mittheilung beſchränkt, und es müſſe, damit Preußen in geiſtiger wie in ma- terieller Beziehung fortſchreite, das von der Regierung gebotene Mittel mit Dank erkannt werden.

In Bezug auf die zweite Frage war die Stimmung ſehr verſchieden, und wurden deshalb mannigfache Diskuſſionen darüber erhoben. Der vorſitz- zende Herr Finanz-Miniſter führte die für die Zins-Garantie ſprechenden Gründe an und bemerkte, daß durch den Spekulations- und Aſſoziationsgeiſt allein und ohne wirkſames Eingreifen des Staats ein Eiſenbahnnetz, wie das projektirte, entweder gar nicht oder doch viel zu ſpät werde hervorgerufen werden. Selbſt für ſolche Bahnſtrecken, die für die rentbarſten zu achten, ſei bereits die Hülfe des Staats in Anſpruch genommen. Laſſe ſich indeſſen durch kleine Vortheile, durch baare Zuſchüſſe ein raſches Fortſchreiten des Werks nicht, ſondern nur durch eine Zinſen-Garantie erlangen, wie ſie auch ſchon in anderen Staaten eingetreten ſei, ſo müſſe der Staat jedenfalls freie Hand behalten hinſichtlich der Höhe der Zinſen, der Dauer der Garantie und ihrer Bedingungen.

Der Betrag von 3½ Prozent werde bei dem Stande der Staatsſchuld- ſcheine und des Zinsfußes überhaupt ſelbſt bei den Bahnen genügen, wo eine ſehr geringe Wahrſcheinlichkeit der Rentabilität vorhanden ſei, während bei anderen, günſtiger belegenen, ein niedrigerer Zinsſatz ausreichen werde.

Daſſelbe gelte von der Dauer der Garantie. Bei der Stettiner Bahn habe unter anderen eine 6jährige Bürgſchaft genügt, dies Werk ins Leben zu rufen. Wo eine immerwährende Garantie unvermeidlich, da müſſe der Staat ſelbſt ſich einen Tilgungsfonds beſchaffen.

In Betreff der Bedingungen werde der Staat überall dahin zu ſehen haben, daß die Bahn den höheren Zwecken deſſelben entſprechend gebaut werde, überdies aber ſtipuliren müſſen, daß ihm nicht nur von vorn herein ein wirk- ſamer Einfluß auf die Adminiſtration zuſtehe, ſondern auch dieſe ganz an ihn übergehe, wenn er wegen der übernommenen Garantie in bedeutendem Maaße in Anſpruch genommen werden ſolle.

Es ſei zuerſt die Idee angeregt worden, den von des Königs Majeſtät in Ausſicht geſtellten Steuer-Erlaß als Fonds zu einer ſolchen Zinſen-Garantie zu reſerviren, alſo ſtatt deſſelben eine ſchnelle Vollendung der Eiſenbahnen her- beizuführen. Dieſe Idee ſei von des Königs Majeſtät entſchieden verworfen, ja Sie hätten den Steuer-Erlaß in noch weiterem Maaße bewilligt, als dies urſprünglich beabſichtigt worden.

Dagegen aber ſei nun mit Genehmigung des Königs der Plan entworfen, dennoch den Steuer-Erlaß mit dem Ausbau der Eiſenbahnen in Verbindung zu bringen, und zwar in der in der Denkſchrift angegebenen Weiſe.

Daß dies mit hoher Wahrſcheinlichkeit geſchehen könnte, ohne die Steuerkräfte der Unterthanen anderweitig in Anſpruch zu nehmen, während die Vorſicht gebiete, den Vorbehalt eines Rückgriffs auf den Steuer-Erlaß nicht aufzugeben, werde ſich bei Erörterung der letzten Frage darthun.

Allerdings gebe es auch ein anderes Mittel, den Zweck ſchnell zu erreichen: den Ausbau der Eiſenbahnen auf Koſten des Staats.

Es ließe ſich nicht leugnen, daß daſſelbe, wenn noch res integra wäre, Manches für ſich haben werde. Jetzt aber, wo faſt in allen Hauptlinien ſchon bedeutende Strecken durch Geſellſchaften ausgebaut und für andere Strecken nicht ohne Weiteres zu beſeitigende Konzeſſionen ertheilt ſeien, ſtehe die Sache anders; wenn der Staat jetzt noch als Selbſt-Entrepreneur auftreten wolle, ſo würde immer nur ein Miſchſyſtem unter manchen Inkonvenienzen zu erzielen ſein.

Außerdem verdiene es nicht nur Berückſichtigung, daß man den eben bei uns erwachenden Aſſoziationsgeiſt durch eine ſolche Maaßregel zurückdrängen werde, ſondern es ginge auch dadurch die wichtige und bedeutende Unterſtützung verloren, welche dergleichen Unternehmungen aus dem lebendigen Mitwirken der Betheiligten, ſo lange ſie in ihren näheren eigenen Intereſſen handelten, ſchöpfen könnten.

Dieſe und andere wichtige, hier nicht näher zu erörternde Gründe hätten das Gouvernement zu dem feſten Entſchluß gebracht, auf einen Selbſtbau der Eiſenbahnen für jetzt und die nächſte Zukunft nicht einzugehen. — —

Man hielt es nach dieſer Auseinanderſetzung von mehreren Seiten für gerathener, wenn der Staat ſelbſt die Ausführung übernehme oder doch direkte Beihülfe dazu gewähre; und es wurde bemerkt, daß der Staat, der ſeine Beamten zu bilden, zu wählen und zu kontroliren beſſer im Stande ſei, als Privat-Sozietäten, auch den Bau und die Verwaltung der Eiſenbahnen beſſer und wohlfeiler ausführen könne als jene; daß ferner aber die Aufbringung der Aktien-Kapitale ſo zeitraubend wäre, daß eben darin ein Grund zur Verzögerung noch lange Zeit hinaus liege.

Mehrfach wurde die Beſorgniß geäußert, daß die Garantie nicht ausreichen werde, den Zweck zu erreichen, indem auf manchen Eiſenbahnen die Einnahmen zur Deckung der Betriebskoſten kaum hinreichen und überdies bei einer nur auf gewiſſe Jahre beſchränkten Garantie das Bau-Kapital ſich nicht finden werde. Zum Beweiſe aber, daß die Rentabilität der Eiſenbahnen überhaupt zweifelhaft und daß die Garantie allein keine hinreichende Aufmunterung zur Unternehmung in den minder gewerbreichen und minder bevölkerten Provinzen der Monarchie gewähre, berief man ſich unter andern auf die Rheiniſche, die Düſſeldorf-Elberfelder und die Warſchau-Krakauer Eiſenbahnen. Bedenklich aber erſcheine die Uebernahme einer Garantie der projektirten Art, weil bei der überwiegenden Unwahrſcheinlichkeit einer entſprechenden Dividende

es den Aktionären an allem Intereſſe zur Theilnahme und Kontrole der Verwaltung und der Verwaltung ſelbſt, der Sporn fehlen werde zu der bei Aktien-Geſellſchaften ohnehin ſchwierigen Sparſamkeit und Vorſicht; weil dem Staate, bei der vermuthlichen Einbuße der vollen Garantie, die bei der Verwendung von Staatsgeldern nothwendige Leitung und Kontrole ab- und in die Hände von Privatperſonen übergehen, überdies auch der Staat mit den Aktionären in ein um ſo verwickelteres Verhältniß treten würde; weil ferner die Zinſen-Garantie nicht blos durch bereits vorhandene Erſparniſſe, ſondern auch durch Konſtituirung einer beſtimmten Rente, zur Laſt des Staatsſchulden-Etats, gedeckt werden ſolle, welche, mindeſtens materiell, einer neuen Anleihe gleich komme, eine ſolche aber nothwendig den Zinsfuß ſteigern müſſe.

Von einer andern Seite wurde denn auch noch, mit Bezug auf die in früheren Sitzungen gegen das Eiſenbahn-Bedürfniß überhaupt geltend gemachten Bedenken, die Beſorgniß geäußert, daß, wenn die disponibeln Ueberſchüſſe des Staats durch die Zins-Garantie erſchöpft würden, es ihm an Mitteln fehle, andere gleich wichtige und vielleicht ungleich wichtigere durch die Gerechtigkeit und Sittlichkeit bedingte Staatszwecke zu fördern. Wenn es überall bedenklich erſcheine, auf Gegenſtände der Induſtrie und Gewerblichkeit, die am ſicherſten der Privat-Spekulation überlaſſen blieben, Seitens des Staats einzuwirken und durch künſtliche Mittel darauf hinzuleiten, ſo ſei dies bei Eiſenbahnen um ſo mehr der Fall, als es jedenfalls ſchwer halten würde, den Mißbrauch der Garantie durch leichtſinnige und unvorſichtige Baue zu verhüten.

Andererſeits ſprachen ſich auch mehrere Stimmen für unbedingte Bejahung und zu Gunſten der Garantie aus. Man glaubte in derſelben das beſte Mittel zu finden, die Aktien-Unternehmungen wiederum zu heben und zu beleben, ein Mittel, welches gerade deshalb dem Bau durch den Staat vorzuziehen ſei, weil dadurch ohne Zweifel große Kapitalien des Auslandes mit herangezogen werden würden. Mißbrauch der Garantie zu verhüten, könne dem Staat nicht ſchwer fallen, und verſtehe es ſich von ſelbſt, daß er ſich ein Mitbeſchlußrecht bei der Eiſenbahn-Verwaltung, ja in einem nothwendigen Falle ein förmliches Veto vorbehalte.

Es wurde hervorgehoben, daß gerade in der Zins-Garantie dem Staate die mannigfaltigſten Mittel gewährt werden, auf die Privat-Spekulation und durch ſie auf das Gedeihen der Eiſenbahnen einzuwirken. Auf eine fernere Bemerkung, daß, wenn auch die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Zinſen-Garantie an ſich beſtehe, dem Staate doch außer der letzteren noch andere gewichtige Mittel zur Förderung des Eiſenbahn-Syſtems zu Gebote ſtänden, namentlich darin, daß er die ſchwierigen und koſtbaren Vorarbeiten durch ſeine Beamten ausführen laſſe, trat der Herr Finanz-Miniſter mit der Aeußerung bei, daß ſolches den Abſichten des Gouvernements entſpreche, wie daſſelbe auch bereits mehrfach bethätigt habe. Es werde durch Aufſuchung der vortheilhafteſten Linien und durch Uebernahme der erſten geometriſchen Vorarbeiten auf Staatskoſten, durch unentgeltliche Ueberlaſſung des erforderlichen Staats-Eigenthums, — durch Betheiligung an der Aktienzeichnung aus den

Geldinſtituten des Staats, — und überhaupt auf mehrfache Weiſe den Unternehmungen, welche der Aushülfe bedürften, Vorſchub gethan werden können. Die Staats-Einnahmen wären in einem ſiebenjährigen Zeitraume um mehr als 5½ Millionen geſtiegen, und es laſſe ſich nicht nur auf die Stabilität dieſes Zuwachſes, ſondern auch auf eine weitere Steigerung der Einnahmen rechnen, ſo lange unter den Segnungen des Friedens der innere Verkehr gewinne. Von dem weſentlichſten Einfluſſe hierauf ſei aber die Vermehrung und Verbeſſerung der Kommunikationsmittel, daher jede Verwendung zu Gunſten der Eiſenbahnen von gleichem Werthe für den Wohlſtand der Nation, als für die damit Hand in Hand gehenden Finanz-Verhältniſſe des Staats ſei. Daß aber dadurch irgend eine Verlegenheit herbeigeführt werden ſollte, ſtehe um ſo weniger zu befürchten, als ſelbſt das für dieſen Zweck zu beſtimmende Limitum von jährlich 2 Millionen Rthlr. anfänglich nur zum kleinſten Theile in Anſpruch genommen, höchſt wahrſcheinlich aber niemals ganz erforderlich ſein dürfte, um die Anlage der für nothwendig erkannten Eiſenbahnen nach Bedürfniß zu befördern.

Von den meiſten Seiten war man mit dieſem Zutritt aus Staatsmitteln einverſtanden, erachtete jedoch die Uebernahme der Zins-Garantie für die Anlage-Kapitalien nicht für das geeignete Mittel zum Zweck, weil zu bezweifeln wäre, daß die Kapitaliſten dadurch vermocht werden würden, ihre Gelder bereitwilliger auf Eiſenbahn-Aktien als auf Staats-Papiere oder Hypotheken anzulegen. Wenigſtens würde dies nur für ſolche Bahnſtrecken geſchehen, welche eine Dividende über den garantirten Zinsſatz abzuwerfen verſprächen; minder günſtige Linien würden dagegen ungedeckt bleiben und alſo ein vollſtändiges Netz auf dieſem Wege nicht zu Stande kommen. Dieſer Anſicht wurde jedoch gegenübergeſtellt, daß, da bereits zahlreiche Eiſenbahn-Unternehmungen ohne alle Garantie ins Leben getreten, ſich der willige Zufluß der Gelder zur Vollendung des Netzes mit Zuverſicht erwarten laſſe, ſobald eine Garantie nach Verhältniß des landesüblichen Zinsfußes gegeben werde. In dieſer Beziehung wurde für die öſtlichen Provinzen der Satz von 4 Prozent beantragt, während man andererſeits die Garantie von 3 Prozent für hinreichend erachtete.

Nicht ohne zahlreiche Vertreter blieb die Meinung, daß es am vortheilhafteſten und ſicherſten ſein werde, wenn der Staat das Eiſenbahnweſen ganz in die Hand nehme und die Bahnen für eigene Rechnung baue, welcher Meinung jedoch der Finanz-Miniſter die wiederholte Erklärung entgegenſetzte:

„daß das Gouvernement entſchloſſen ſei, für jetzt und für die nächſte Zukunft Eiſenbahnen für Rechnung der Staats-Kaſſe nicht zu bauen.“

Endlich erhoben ſich auch Stimmen gegen die Uebernahme der Zinſen-Garantie überhaupt, weil zu befürchten ſtehe, die Eiſenbahnen würden nicht rentiren, der Staat werde ſich daher eine bleibende Ausgabe aufbürden, die nicht nur alle Ueberſchüſſe im Staats-Haushalte abſorbiren, ſondern auch eine Wieder-Erhöhung der Salzpreiſe nothwendig machen würde. Außerdem ſei die Uebernahme der Zinſen-Garantie einer Anleihe des Staats gleich zu achten, zu welcher nach dem Geſetze vom 17. Januar 1820 die Zuſtimmung

und Mitgarantie der Reichsſtände erforderlich ſei. Die gegenwärtige Verſammlung ſei nicht befugt, ihre Zuſtimmung zu erklären und die Mitgarantie zu übernehmen, und ſelbſt eine moraliſche Verantwortlichkeit für die Frage könne von der Verſammlung nur unter dem Vorbehalte übernommen werden, daß das, was der Geſetzlichkeit der Maaßregel abgehen möchte, nachgeholt werde.

Der Anſicht, daß die beabſichtigte Zinſen-Garantie einer Anleihe gleich zu achten ſei, widerſprach der vorſitzende Miniſter. Er machte darauf aufmerkſam, daß — wenn nur eine temporäre Zinſen-Garantie gewährt werde — ſelbſt eine Aehnlichkeit mit einer Anleihe nicht zu erkennen ſei, daß aber bei einer dauernden Garantie, die übrigens nur ausnahmsweiſe übernommen werden würde, nur noch der Unterſchied zwiſchen Bürgen und Hauptſchuldner beſtehen bleibe. In einem ſolchen Falle werde überdies der Staat ſich einen Fonds beſchaffen, welcher ihn in den Stand ſetze, ſich der übernommenen Bürgſchaft nach einer gewiſſen Friſt zu entledigen. — Der Miniſter machte ferner darauf aufmerkſam, daß man, wäre jene Anſicht richtig, daſſelbe von der Uebernahme jeder dauernden Laſt würde gelten laſſen müſſen und die Uebernahme einer ſolchen Laſt auf die Staatskaſſe mit dem nämlichen Rechte der Kontrahirung einer Anleihe gleichſtellen könne, was doch Niemand zugeben werde. Nicht um Garantieen zu übernehmen, ſei die Verſammlung berufen, ſondern lediglich dazu, um den König über die Wünſche und Bedürfniſſe des Landes in Angelegenheiten zu unterrichten, über welche ſeine Beſchlußnahme keinerlei Beſchränkungen unterworfen ſei, und wer die ihm in dieſem Sinne geſtellten Fragen nach beſtem Wiſſen und Gewiſſen beantworte, der erfülle ſeine Pflicht und dürfe keine Beſchwerung ſeines Gewiſſens erwarten.

Nachdem der Miniſter noch über mehrere Anfragen Aufklärung gegeben und ſich über verſchiedene gemachte Vorſchläge zum Zwecke größerer Erleichterung geäußert, die Anſicht aber, daß es angemeſſener ſei, wenn der Staat ſelbſt die Eiſenbahnen baue, zu widerlegen geſucht hatte, wurde zur Abſtimmung der feſtgeſtellten Frage geſchritten, und dieſe mit 83 Stimmen bejaht, mit 14 Stimmen dagegen verneint; wobei jedoch erwähnt werden muß, daß Diejenigen, welche ſich für den Bau von Seiten des Staates ausgeſprochen hatten, vorher äußerten, daß ſie für die Bejahung der Frage nur deshalb ſtimmen würden, weil der Miniſter beſtimmt erklärt habe, „das Gouvernement ſei entſchloſſen, für jetzt und für die nächſte Zukunft Eiſenbahnen für Rechnung der Staatskaſſe nicht zu bauen.“

Hinſichtlich der dritten Frage waren die Stimmen ebenfalls ſehr getheilt, jedoch ſtellte ſich am Schluſſe heraus, daß die Mehrzahl kein Bedenken trage, den Vorbehalt, wie er geſtellt ſei, anzuerkennen, da die Regierung gewiß nur im äußerſten Falle von demſelben Gebrauch machen werde und die Errichtung eines Eiſenbahnnetzes ſo ſehr im Intereſſe des Landes liege, daß eine Erhöhung der Salzpreiſe gegen den Verluſt eines ſolchen Bedürfniſſes nicht in Betracht komme. — In der hierauf erfolgten Allerhöchſten Kabinets-Ordre vom 22. November 1842 heißt es in Bezug auf die Eiſenbahnen:

„Nachdem, Meinen Anordnungen gemäß, das Gutachten der vereinigten ſtändiſchen Ausſchüſſe über die Modalitäten des von Mir verheißenen Steuer-Erlaſſes und über die Beförderung einer umfaſſenden Eiſenbahn-Verbindung zwiſchen den verſchiedenen Provinzen der Monarchie unter Beihülfe aus Staatsmitteln eingeholt worden iſt, beſtimme Ich, auf den Bericht des Staats-Miniſteriums vom 17. d. Mts., Folgendes:

1. — — — — — — — — — —

2. Neben dem vorſtehend bewilligten Steuer-Erlaſſe wünſche Ich dem Lande auch die Vortheile zu verſchaffen, die, in mehrfacher Hinſicht, von einer Verbindung der Hauptſtadt mit den Provinzen und der Provinzen unter einander vermittelſt umfaſſender, in den Hauptrichtungen das Ausland berührender Eiſenbahn-Anlagen erwartet werden dürfen. Ich beſtimme daher in Uebereinſtimmung mit dem Gutachten der vereinigten ſtändiſchen Ausſchüſſe, daß die Ausführung ſolcher, von denſelben für ein dringendes Bedürfniß erachteten Eiſenbahn-Verbindungen durch die dem Staate zu Gebote ſtehenden Mittel, und insbeſondere auch durch Uebernahme einer Garantie für die Zinſen der Anlage-Kapitalien mit Kraft und Nachdruck befördert werden ſoll, und will darüber von Ihnen, dem Finanz-Miniſter, baldmöglichſt nähere Anträge erwarten.

Wenn Ich ſonach in die Belaſtung der Staats-Kaſſe mit einer neuen fortlaufenden Ausgabe, die jedoch den Betrag von jährlich zwei Millionen Thaler nicht überſteigen darf, hierdurch willige, ſo geſchieht dies in der Hoffnung, daß es bei ſtrenger Sparſamkeit in allen Verwaltungszweigen, die Ich nach wie vor von ſämmtlichen Departements-Chefs erwarte, möglich ſein werde, jene neue Laſt, ſelbſt, wenn ſie äußerſten Falles nach und nach den vorbeſtimmten höchſten Betrag erreichen ſollte, aus den Ueberſchüſſen des Staatshaushalts zu decken. Sollte dies aber ungeachtet Meiner hierauf gerichteten Beſtrebungen nicht gelingen und deshalb zur Aufrechthaltung des Gleichgewichts zwiſchen den Einnahmen und Ausgaben des Staats eine Wieder-Erhöhung der Steuern nöthig werden, die Ich für dieſen Fall unter verfaſſungsmäßigem ſtändiſchen Beirath anzuordnen Mir vorbehalte, ſo hege Ich zu Meinen getreuen Unterthanen das, durch die Erklärungen der vereinigten ſtändiſchen Ausſchüſſe noch mehr in Mir befeſtigte zuverſichtliche Vertrauen, daß ſie ein ſolches, für einen großen nationalen Zweck gefordertes Opfer gern und willig übernehmen werden.“ — —

Um nun zu ſehen, auf welche Weiſe der Staat ſeine übernommene Aufgabe gelöſ't hat, wollen wir die genehmigten Statuten der bis auf die neueſte Zeit garantirten Eiſenbahnen näher beleuchten und die Abweichungen gegen die früher ertheilten anführen.

Die erſte Zins-Garantie übernahm derſelbe für die Oberſchleſiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft, zur Weiterführung der Bahn von Oppeln nach der öſterreichiſchen Landesgrenze bei Berun. Die Beſtätigungsurkunde des Nachtrages zum Statute dieſer Geſellſchaft iſt vom 11. Auguſt 1843.

Hierauf erfolgte:

2. die Konzeſſions- und Beſtätigungs-Urkunde des Statutes der Nieder-ſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft unterm 27. November 1843, und

3. desgleichen der Köln-Mindener Eiſenbahn-Geſellſchaft unterm 18. Dezember 1843.

Dieſe Statute unterſcheiden ſich von den früher für die nicht garantirten Eiſenbahnen ertheilten im Weſentlichen durch Folgendes:

1. Es übernimmt der Staat die Zins-Garantie à $3\frac{1}{2}$ Proz. des ganzen Aktien-Kapitals bis zu deſſen Amortiſation in der Art, daß er zur Erreichung jenes jährlichen Zinsſatzes, den erforderlichen Geldzuſchuß zu dem Reinertrage, (welcher nach Abzug der Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskoſten und der Zinſen für die den Aktien etwa vorgehenden Schulden und des zu deren Amortiſation auszuſetzenden Betrages, ſo wie zur Bildung eines Reſervefonds für außerordentliche Fälle verbleibt), jährlich ohne Ausgleichung der einzelnen Jahre leiſtet.

2. Der Staat tritt mit einem Siebentel dem Unternehmen als Aktionär, unter Leiſtung der Einſchüſſe auf Höhe dieſes Betrages, dergeſtalt bei, daß das Siebentheil der Aktien nicht in den Verkehr kommt, ſondern vorweg zur Amortiſation der Aktien im Nennwerthe, und zwar ſo dient, daß die überſchießenden Sechs-Siebentel, von der Baubeendigung an, getilgt werden:

   a) mit den auf das eine Achttheil fallenden Zinſen und Dividenden,
   b) mit den auf die ferner getilgten Aktien erſparten Zinſen.

   Zu dieſer Amortiſation iſt der Staat ſelbſt dann verpflichtet, wenn der Reinertrag nicht einen Zinsgenuß von $3\frac{1}{2}$ pCt. gewähren ſollte, mithin von ihm zur Gewährung deſſelben Zuſchuß geleiſtet werden muß. Andererſeits ſteht demſelben die Befugniß zu, den unter a gedachten Betrag aus ſeinen Mitteln jährlich auf 1 pCt. des geſammten Aktien-Kapitals zu erhöhen, wenn auch die Zinſen und Dividenden des von ihm übernommenen Siebentheils ſich nicht ſo hoch belaufen ſollten.

   Hierdurch wird die Bahn, das Betriebsmaterial, nebſt dem geſammten Zubehör, dem Reſervefonds und ſämmtlichen Aktivis und Paſſivis mit der Zeit Eigenthum des Staats.

3. Stellt ſich ein Mehrbedarf über den angenommenen Betrag heraus, ſo wird dieſer Mehrbedarf entweder durch Erhöhung des Aktien-Kapitals erlangt, in der Art, daß von den anderweit zu beſchaffenden Aktien ein Siebentel vom Staate übernommen, der Reſt im Wege der Aktienzeichnung untergebracht wird; oder durch Aufnahme einer Anleihe mittelſt Ausgabe auf den Inhaber lautender Obligationen. Die Wahl des einen oder des anderen Weges darf jedoch nur unter Zuſtimmung des Königlichen Finanz-Miniſteriums erfolgen.

4. Der Staat wird in der General-Verſammlung durch einen von ihm zu beſtellenden Kommiſſarius vertreten, welcher nicht Aktionär zu ſein braucht; und übt durch dieſen ſein Stimmrecht aus. — Die Zahl der

Stimmen, auf welche ſich daſſelbe erſtreckt, iſt bei jeder General-Verſammlung dem ſechsten Theil der durch die ſämmtlichen übrigen anweſenden Aktionäre vertretenen Stimmen gleich; das Stimmrecht erhöht ſich jedoch mit ſucceſſiver Einlöſung der Aktien.

5. Dem Königlichen Finanz-Miniſterium bleibt die Beſtätigung
   a) des Spezial-Direktors und ſeines etwaigen Subſtituten;
   b) des oder der höhern techniſchen Beamten für die Leitung des Baues;
   c) des Hauptkaſſirers

vorbehalten, und zwar mit der Maaßgabe, daß es dem Königl. Finanz-Miniſterium frei ſteht, die von der Direktion hierzu vorgeſchlagenen Perſonen ohne Angabe von Gründen zu verwerfen und in einem ſolchen Falle die Wahl dieſer Beamten ſelbſt zu treffen. Sowohl die Beſoldung dieſer Beamten als die ſonſtigen Verhältniſſe derſelben und die etwaigen beſonderen Bedingungen ihrer Entlaſſung ſind unter Zuſtimmung des Königl. Finanz-Miniſteriums feſtzuſtellen.

6. Sollte der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie genöthigt ſein, in fünf auf einander folgenden Jahren einen Zuſchuß zu leiſten oder ſollte der Zuſchuß in einem Jahre mehr als 1½ Proz. des feſtgeſetzten Aktien-Kapitals betragen, ſo ſteht demſelben die Befugniß zu, die Adminiſtration und den Betrieb der Bahn zu übernehmen, ohne hinſichtlich der Verwaltung Beſchränkungen von Seiten der Geſellſchaft unterworfen zu ſein; dagegen iſt er verpflichtet, Rechnung zu legen und den aufkommenden Reinertrag nach eben den Beſtimmungen, welche für die eigene Adminiſtration der Geſellſchaft gelten, den Aktionären zukommen zu laſſen, unter allen Umſtänden aber die garantirten 3½ Prozent Zinſen zu gewähren. Beträgt bei dieſer Adminiſtration von Seiten des Staates der Reinertrag in 3 hinter einander folgenden Jahren mehr als 3½ Proz. des Aktien-Kapitals, ſo iſt die Geſellſchaft berechtigt, die Verwaltung wieder zu übernehmen.

7. Beläuft ſich der Reinertrag auf mehr als 5 Proz. des Aktien-Kapitals, ſo fällt von dieſem Ueberſchuſſe über 5 Prozent der dritte Theil dem Staate zu, um nach ſeinem Ermeſſen zur Ausgleichung etwa geleiſteter oder künftig zu gewährenden Zinszuſchüſſe oder zum Ankaufe von Aktien nach dem Tageskourſe verwendet zu werden.

8. Der Tarif, ſowohl für die Güter- als für die Perſonenbeförderung, ſo wie jede Aenderung deſſelben, bedarf der Zuſtimmung des k. Finanz-Miniſteriums. Auch bleibt dem Königl. Finanz-Miniſterium nicht nur die Genehmigung, ſondern, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf andern Bahnen zu ſichern, auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten.

9. Durch Allerhöchſte Kabinets-Ordre vom 22. Dezember 1843 iſt die Annahme der garantirten Eiſenbahn-Aktien als pupillen- und depoſitalmäßige Sicherheit erlaubt.

„Nachdem Ich durch Meine Ordre vom 22. November v. J.

angeordnet habe, daß die Ausführung der von den vereinigten ſtändiſchen Ausſchüſſen für ein dringendes Bedürfniß erachteten, umfaſſenden Eiſenbahn-Verbindungen auch durch Uebernahme einer Garantie für die Zinſen der Anlage-Kapitalien von Seiten des Staats befördert werden ſolle, beſtimme Ich auf den Antrag des Staats-Miniſteriums vom 5. d. M., daß die Ordre vom 3. Mai 1821 (Geſetzſammlung S. 46) *), betreffend die Annahme der Staatsſchuldſcheine als pupillen- und depoſitalmäßige Sicherheit, auch auf diejenigen Eiſenbahn-Aktien oder Eiſenbahn-Obligationen Anwendung finden ſoll, für welche bis zur Rückzahlung der darin angelegten Kapitalien die Zinſen vom Staate unbedingt garantirt worden ſind, oder künftig garantirt werden. Beträgt jedoch der vom Staate garantirte Zinsſatz bei der einen oder anderen Eiſenbahn weniger als Drei und ein halb Prozent, ſo dürfen Gelder der Pflegebefohlenen in dergleichen Eiſenbahn-Aktien oder Obligationen nur mit Genehmigung der dem Vormundſchaftsgerichte vorgeſetzten Behörde angelegt werden. Die gegenwärtige Ordre iſt durch die Geſetzſammlung bekannt zu machen.

(Geſetzſamml. 1844. Nr. 2415. S. 45.)

Hiermit hätten wir im Weſentlichſten den vom Staate gethanen Schritt zur Beförderung der Ausführung des großen Eiſenbahnnetzes auseinandergeſetzt. Daß er von Nutzen geweſen, erſieht man daraus, daß mehrere Bahnen

---

*) Allerhöchſte Kabinets-Ordre vom 3. Mai 1821, betreffend die Annahme von Staatsſchuldſcheinen als pupillen- und depoſitalmäßige Sicherheit.

Da in Gemäßheit Meiner Verordnung vom 17. Januar 1820 (Geſetzſamml. Nr. 577) für die geſammte Staatsſchuld, mithin auch für die bei weitem den größten Theil derſelben bildenden Staatsſchuldſcheine, das geſammte Vermögen und Eigenthum des Staats, insbeſondere die ſämmtlichen Domainen, Forſten und ſekulariſirten Güter im Umſange der Monarchie, blos mit Ausſchluß der, welche für das Kronfideikommiß beſtimmt ſind, zur Sicherheit haften, die regelmäßige Verzinſung derſelben aber durch die der Hauptverwaltung der Staatsſchulden unter beſonderer Verantwortlichkeit überwieſenen Revenüen jener Hypothek ſicher geſtellt iſt, ſo beſtimme Ich hiermit, daß zinsbar ausſtehende oder unterzubringende Kapitalien der Kirchen, Schulen, milden Stiftungen und aller andern öffentlichen Anſtalten, — der unter Vormundſchaft ſtehenden Perſonen, wenn ihre Vormünder oder Kuratoren darauf antragen, ſo wie endlich der Verlaſſenſchafts- und Kreditmaſſen, wenn die durch den Kurator jedesmal von Amts wegen darüber ſchriftlich zu befragenden Erb-Intereſſenten und Kreditoren es nach der Mehrheit beſchließen, zum Ankaufe von Staatsſchuldſcheinen verwendet werden können.

Eben ſo ſollen künftig als Amtskautionen überall Staatsſchuldſcheine al pari des Nennwerthes angenommen werden, und der bisher ſtattgefundene Unterſchied:

ob die Kaution bei Verwaltung von öffentlichem oder Privat-Vermögen, namentlich der Depoſitalkaſſen beſtellt wird,

fortfallen.

Ich beauftrage Sie, dieſe Verordnung zur allgemeinen Kenntniß zu bringen und haben ſich betreffende Behörden darnach zu richten.

Berlin, den 3. Mai 1821.

Friedrich Wilhelm.

An
den Staats-Kanzler, Herrn Fürſten von Hardenberg.

(Geſetzſamml. 1821. Nr. 674. S. 46.)

geſichert und im Bau begriffen ſind, wozu längere Zeit die nöthigen Kapitale nicht aufgebracht werden konnten, obwohl ſich mehrere Geſellſchaften zu dieſem Zwecke gebildet hatten. —

Durch dies Verfahren gelangt der Staat mit der Zeit in den Beſitz dieſer Bahnen, ohne hierzu bedeutende Kapitale verwendet und die Staatsſchulden vermehrt zu haben. Den Kapitaliſten iſt eine Gelegenheit geboten, ihre Gelder zu einem guten Zwecke und mit ſicherem, wenn auch nur mäßigem Gewinne anzuwenden, und daß dies erkannt und benutzt wird, das beweiſ't der Kours der Aktien, welcher, nachdem erſt eine Einzahlungs-Rate geſchehen war, ſich ſchon weit über den Nennwerth erhob. Der erhabene Sinn der Preußiſchen Regierung, welcher das zum allgemeinen Beſten Gereichende ſtets mit Umſicht und Kraft fördert, iſt daher auch an dieſem Schritte wieder wahrzunehmen. —

Hiermit hätten wir das bis jetzt in Preußen für Eiſenbahnen Geſchehene der Hauptſache nach angeführt. Obwohl es nun eigentlich nicht hierher gehört, ſo können wir jedoch nicht umhin, eines „Vereins für Eiſenbahnkunde“ zu erwähnen, welcher ſeit etwa 1½ Jahren in Berlin beſteht. Er hat ſich aus den für das Eiſenbahnweſen ſich intereſſirenden Technikern, Eiſenbahn-Direktoren, Maſchinenbauern, Beamten und Privatperſonen gebildet, und bezweckt, an der Fortbildung des praktiſchen Eiſenbahnweſens durch Korreſpondenz, ſchriftliche und mündliche Vorträge und durch Mittheilung, Beſprechung und Sammlung von Erfahrungen, Anſichten, Verſuchen und Erfindungen, welche den Bau, den Betrieb und die Verwaltung der Eiſenbahnen betreffen, mitzuarbeiten. Seine am 11. Oktober 1842 beſchloſſenen Statuten haben unterm 27. Juli 1843 die Beſtätigung der Königlichen Miniſterien des Innern, der Finanzen und der geiſtlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten erhalten, und unterm 10. Juli 1843 hat ihm der General-Poſtmeiſter von Nagler die Portofreiheit in den Königlichen Landen unter ſehr günſtigen Bedingungen verliehen. Der Verein hält monatlich eine Sitzung, in welchen bis Anfang Februar 1844 etwa 40 größere Vorträge gehalten und viele kürzere Notizen mitgetheilt ſind.

Das Zuſammentreten dieſes Vereins wurde durch die große Zahl der in Berlin lebenden Techniker, Maſchinenbauer, Beamten u. ſ. w., welche bei den von dort ausgehenden, theils vollendeten, theils vorbereiteten Eiſenbahnen betheiligt ſind, ſehr begünſtigt, und ſchon zählt er 110 ordentliche und korreſpondirende Mitglieder, welche Letztere bei in- und ausländiſchen Eiſenbahnen vertheilt ſind. —

Wir werden jetzt zur ſpeziellen Beſchreibung der einzelnen Eiſenbahnen Preußens übergehen, und am Schluſſe eine Zuſammenſtellung der Länge der bereits fertigen, im Bau begriffenen, geſicherten, ſo wie der projektirten, aber der Natur der Sache nach wohl zu Stande kommenden Linien folgen laſſen; um hierdurch einen Ueberblick des ganzen Preußiſchen Eiſenbahnnetzes zu geben.

B. Die einzelnen Eiſenbahnen des Preußiſchen Staates.

1) Berlin-Potsdamer Eiſenbahn.

a. Geſchichte der Bahn.

Im Jahre 1835 bildete ſich in Berlin eine Aktien-Geſellſchaft für obige Bahn, welche das damals für ausreichend gehaltene Kapital von 600,000 Rthlr. zuſammenbrachte. — Die Sache ſtieß anfangs auf ſehr viele Schwierigkeiten, welche theils in der Neuheit des Unternehmens, theils in den Widerſprüchen und Anſprüchen von Solchen, die dadurch Verluſte beſorgten, oder beſonderen Gewinn beabſichtigten, theils in der Art der Leitung ſelbſt, gelegen zu haben ſcheinen; Details darüber ſind aktenmäßig nicht veröffentlicht und gehören auch nicht hieher.

Nachdem die urſprünglichen Gründer des Unternehmens mit 12,000 Rthlr. (durch 60 Freiaktien) abgefunden worden, wurde im März 1836 ein neues Direktorium gewählt, wodurch etwas mehr Beſchleunigung in den Bau kam; jedoch veranlaßten Hinderniſſe mancherlei Art, daß die Bahn nicht früher als am 22. September 1838 theilweiſe, und am 30. Oktober 1838 in ganzer Länge dem Verkehr eröffnet werden konnte. —

Das Statut der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn iſt vom 23. $\frac{\text{Auguſt}}{\text{September}}$ 1837, ein Nachtrag dazu vom 25. Juli 1840, ein zweiter vom 25. Februar 1842; das Bahnpolizei-Reglement wurde unterm 19. Januar 1839 erlaſſen.

Die Berlin-Potsdamer Eiſenbahn war die erſte im Preußiſchen Staate, auch eine der erſten in Deutſchland. Sie hat daher das nicht beneidenswerthe Verdienſt gehabt, durch manche ſelbſt theuer erkaufte Erfahrung dem Eiſenbahnweſen in unſerm Vaterlande den Weg gebahnt zu haben; ſie hat das Lehrgeld bezahlt, was bei allen, in raſcher Entwickelung begriffenen neuen Einrichtungen, ſtets der mit gutem Beiſpiele Vorangehende für den unmittelbar Nachfolgenden, dieſer für den Nächſten und ſo ferner bezahlt.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Aus dem Bahnhofe vor dem Potsdamer Thore fahrend, paſſirt man den Landwehrgraben, läßt Schöneberg rechts liegen und gelangt dann nach Steglitz und Zehlendorf, wo Anhaltepunkte ſind. Die Bahn berührt dann den Machnowerwald und Kohlhaſenbrück, zieht ſich ſodann längs dem linken Havelufer durch Nowaweß und endet bei Potsdam, dem Königl. Schloſſe gegenüber, an der langen Brücke.

Die Bahn iſt 7000 Ruthen oder 3½ Meilen lang, wird nirgends unterbrochen, ſteht indeß gegenwärtig noch mit keiner andern in Verbindung; es wird aber eine Verlängerung nach Magdeburg beabſichtigt.

c. Anlage und Einrichtungskoſten.

Benennung.	Von nebenſtehender Ausgabe in Abzug zu bringende Einnahme.			Ausgabe für die einzelnen Jahre.			Ausgabe in Summa.			Ausgabe nach Abzug der vorn angegebenen Einnahme.		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
A. Zum Bau der Eiſenbahn, Bahnhöfe u. Baulichkeiten.												
1) Erwerb. d. Grundſtücke.												
Laut Abſchluß pro 1839				169725	22	4						
" " " 1840				10642	1	3						
" " " 1841				20777	28	6						
" " " 1842				6788	4	—						
" " " 1843				221	18	11	208155	15				
Für alte Gebäude u. Materialien, zurück erhaltene Stempel- u. Grundentſchädigungsgelder 1839	10233	2	11									
1840	729	28	3									
1841	1201	14	5									
1842	6	16	4									
Werth d. zu veräußernden Grundſtücke	20000	—	—				32171	1	11	175983	26	1
Hiervon koſtet das Terrain zu d. Bahnhöf. 83186 Thlr. 26 Sgr. 1 Pf. Das Terrain zu der Bahn ſelbſt 92797 Thlr., wozu die noch zu leiſtenden Zahlungen für d. Abgaben, Ablöſung und Reſtkaufgelder treten.												
2) Erddamm d. Eiſenbahn.												
Nach d. Abſchluß pro 1839				166620	7	7						
" " " " 1840				4911	13	1						
" " " " 1841				565	7	7	172096	28	3			
Für Erdwagen und Erdwagenachſen pro 1842 . .	317	—	—				317	—	—	171779	28	3
3) Die Eiſenbahn ſelbſt.												
Nach d. Abſchluß pro 1839				299664	14	1						
" " " " 1840				4192	8	1	.	.	.	303856	22	2
4) Die Brücken.												
Nach d. Abſchluß pro 1839				57240	5	2						
" " " " 1840				1325	1	7						
" " " " 1841				2130	—	—	.	.	.	60695	6	9
Latus .										712315	23	3

Benennung.	Von nebenſtehender Ausgabe in Abzug zu bringende Einnahme. Thlr.	ſg.	pf.	Ausgabe: für die einzelnen Jahre. Thlr.	ſg.	pf.	Ausgabe: in Summa. Thlr.	ſg.	pf.	Ausgabe nach Abzug der vorn angegebenen Einnahme. Thlr.	ſg.	pf.
Transport .							.			712315	23	3
5) Gebäude und deren Einrichtung.												
a. Auf den Bahnhöfen.												
Nach d. Abſchluß pro 1839				220039	4	1						
" " " " 1840				989	14	11						
" " " " 1841				1581	17	4						
" " " " 1842				5374	12	9						
" " " " 1843				5457	16	3	233442	5	4			
Für die Bahnwärterbuden, Barrièren 2c., Bauten auf der Bahn, aus der ſpeziellen Baurechnung entnommen . . . pro 1839	9758	28	7				9758	28	7	223683	6	9
b. Auf d. Bahn. Einrichtung f. d. Bahnwärter												
Nach d. Abſchluß pro 1839				9758	28	7						
Bahnwärterhäuſer 1840				6754	18	4	. . .			16513	16	11
6) Koſten des Entwurfs und der Vorarbeiten.												
Nach d. Abſchluß pro 1839										25510	18	9
7) Bau-Betriebskoſten.												
Nach d. Abſchluß pro 1839										9387	13	11
Summa A .										987411	6	7
B. Anſchaffung der Transportmittel.												
1) Dampfwag. nebſt Tender.												
Aus der ſpeziellen Baurechnung pro 1839				189565	24	1						
1840				1796	27	6						
1841				7	29	—	191370	20	7			
1840	1135	3	5									
1841	333	14	4				1468	17	9	189902	2	10
2) Perſonenwagen.												
Aus der ſpeziellen Baurechnung pro 1839				126288	24	7						
1840				4290	7	5						
1841				46	13	8				130625	15	8
Latus .										320527	18	6

Benennung.	Von nebenſtehender Ausgabe in Abzug zu bringende Einnahme.			Ausgabe						Ausgabe nach Abzug der vorn angegebenen Einnahme.		
				für die einzelnen Jahre.			in Summa.					
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Transport .										320527	18	6
3) Güterwagen.												
Aus der ſpeziellen Baurechnung . . . pro 1839				29637	23	4				29637	23	4
4) Transportgeräthe u. Bekleidung des Wagenperſonals.												
pro 1839				10030	19	6						
" 1840				60	—	—						
" 1841				160	—	—						
" 1843				60	—	—				10250	19	6
5) Stadtgüter-Fuhrwerk. pro 1842										1896	27	8
Summa B .										362372	29	—
C. Insgemein.												
Entſchädigung an die urſprünglichen Gründer pro 1839										12000	—	—
D. Zinſen und beſondere Ausgaben.												
pro 1839				43608	1	2						
" 1840				852	9	—						
" 1841				1867	4	9						
" 1842				170	25	6	46498	10	5			
An Zinſen belegt geweſene Kapitalien, Miethe und Diskontozinſen pro 1839	1424	23	—									
1840	3457	17	4									
1841	852	25	—									
1842	657	12	8									
1843	212	8	9									
Agio von den Prioritätsaktien . . . pro 1843	1792	17	—				8397	13	9	38100	26	8
Summa Summarum .										1,399885	2	3
Hierzu werden noch folgende nothwendige Ausgaben kommen:												
Für den noch nicht beendeten Grunderwerb, inkl. Abgabenablöſung und Schließung der Kontrakte mit Einſchluß der Machnower Grundſtücke										12730	—	—
Für die Erbauung von Schuppen, welche für die Maſchinen und Wagen fehlen, ſo wie einer Werkſtatt ꝛc.										4540	—	—
Summa .										1,417155	2	3

Bringt man hiervon den Werth einer Lokomotive, welche bis jetzt noch nicht gebraucht iſt, mit 10000 Thlr. in Abzug, ſo ſtellen ſich die Koſten der Bahn auf 1,407155 Thlr., alſo pro Meile durchſchnittlich etwa 400000 Thlr.

Dieſe Summe iſt gedeckt durch:

3500	Aktien (inkl. der 60 Frei-Aktien) erſter Emittirung à 200 Thlr.	. . . .	700000 Thlr.
1500	„ zweiter Emittirung à 200 Thlr.	. . . .	300000 „
2000	Prioritäts-Aktien à 200 Thlr.	. . . .	400000 „

d und e. Steigungs- und Krümmungs-Verhältniſſe.

Beide ſind günſtig, denn die größte Steigung iſt $\frac{1}{300}$, der Halbmeſſer der kleinſten Kurve 400 Ruthen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Bahn hat nur ein Geleiſe; auf den beiden Endſtationen, ſo wie zu Steglitz und Zehlendorf, befinden ſich Ausweichungen. Sie iſt nach dem Syſtem der belgiſchen Eiſenbahnen, mit freitragenden Schienen, erbaut, nur ſind zur Befeſtigung der gußeiſernen Schienenſtühle Schraubenbolzen mit Muttern angewendet. Die Spurweite beträgt 4′ 6$\frac{7}{8}$″, und der Spielraum für die Räder $\frac{5}{8}$—$\frac{7}{8}$″. Das Gewicht der Schienen (Stuhlſchienen) iſt für den laufenden Fuß 13 Pfund.

Die Bahnhölzer waren beim Legen der Bahn zum größern Theil friſch geſchnitten und grün in die Erde geſenkt; trotzdem haben ſie ſich über Erwarten gut konſervirt und erfordern nur einen allmähligen, die Kräfte des Reſerve-Fonds nicht überſteigenden Erſatz. Die Form der Schienen hat ſich als zweckmäßig bewährt; ſie tragen bei einem geringen Gewichte die ſchweren Maſchinen und belaſteten Perſonenzüge, ohne bemerklichen Einwirkungen ausgeſetzt zu ſein, daneben haben ſie, theils wegen ihrer größeren Höhe, theils wegen ihrer Form, den Vorzug, daß die Räder nicht leicht aufſteigen oder mit den Flanſchen die Erde berühren können. Auch die Anwendung der Stühle und Keile gewährt wegen der Leichtigkeit, ſie beliebig herauszunehmen und gehörig zu befeſtigen, große Vortheile. Ferner bieten die Schraubenbolzen mit Muttern, durch welche die Stühle auf den Unterlagshölzern befeſtigt ſind, eine Sicherheit dafür, daß ſich das Geleiſe nicht erweitern kann. Eine ſolche Erweiterung tritt namentlich in den Biegungen bei der Anwendung von Riegeln und Haken ſehr leicht ein, ſobald das Holz anfängt durch Feuchtigkeit zu leiden. Die Schienenſtühle ſind nicht nach innen geſenkt, ſondern wagerecht auf den Hölzern befeſtigt, ſo daß ſie die Schienen in dieſer Lage erhalten. In Folge deſſen berühren die koniſchen Räder der Wagen die Bahn zwar nur mit einer kleinen Fläche, ſie ſtreben aber ſtets nach innen, und verhindern dadurch einmal, daß der Flanſch bei zu hartem Anſtreifen an die Schienenkante ſich abnutzt, anderntheils, daß die Wagen von einer Seite zur andern geworfen werden und ſo aus den Schienen ſpringen.

Erhebliche Schwierigkeiten ſind nicht vorgekommen, wie denn z. B. die bedeutendſten Abträge von 33 und 28 Fuß größter Tiefe nur reſp. 230 und

300 Ruthen lang ſind. Die nennenswertheſten Maurerarbeiten ſind die Brücken über den Landwehrgraben, bei Kohlhaſenbrück und über die Nuthe, ſo wie die Viadukte bei Schöneberg, Steglitz und Lichterfelde.

Die beiden geräumigen Bahnhöfe zu Berlin und Potsdam beſtehen aus einem Empfangshauſe mit Einſteigehalle und den nöthigen Schuppen; auf dem Berliner befindet ſich außerdem noch eine Sattlerwerkſtatt. Drehſcheiben ſind auf dem Bahnhofe in Berlin 6, in Potsdam 5, in Steglitz 1.

Um den Bahnwärtern in der Nähe der Bahn ein Obdach zu ſchaffen, hat man 6 bewohnbare Bahnwärterhäuſer an den Aufſtellungspunkten erbaut, welche ſehr weit von bewohnten Orten entlegen ſind.

g. Betriebsmaſchinen und Einrichtungen.

Die Betriebsmittel beſtehen aus:

13	Lokomotiven,			
2	Staatswagen,			
14	Perſonenwagen	I.	Klaſſe,	
16	„ „	II.	„	
42	„ „	III.	„	bedeckt,
8	„ „	III.	„	offen,
20	Güterwagen und			
2	Gepäckwagen,			

deren Anſchaffungskoſten 362372 Thlr. betragen haben.

Die Lokomotive ſind von R. Stephenſon in New-Caſtle, C. Tayleur u. Comp. in Warrington, Norris in Philadelphia, Egells in Berlin; eine iſt bis jetzt noch nicht im Gebrauch geweſen.

Die Perſonenwagen ſind ſechsrädrig und vom Wagenfabrikanten Rauff in Berlin gefertigt.

Sämmtliche Lokomotive hat man nach dem amerikaniſchen Syſtem zur Holzfeuerung eingerichtet, und da ſich die von dem Ingenieur Klein erfundene Vorrichtung zum Verhüten des Funkenſprühens als zweckmäßig hierbei bewährt hat, ſo iſt ſie bei allen Maſchinen ausgeführt worden. Die Koſten der Holzfeuerung haben ſich bei weitem billiger herausgeſtellt, als die Feuerung mit Coaks; auch ſoll ſie die Maſchinen weniger angreifen und deshalb die Reparaturkoſten verringern.

h. Betriebs-Einnahmen und Betriebs-Koſten.

A. Betriebs-Einnahmen.

Benennung.	1839. Thlr.	sg.	pf.	1840. Thlr.	sg.	pf.	1841. Thlr.	sg.	pf.	1842. Thlr.	sg.	pf.	1843. Thlr.	sg.	pf.
Beſtand aus dem vorigen Jahre nach Abzug der Ausgaben . . .	31	—	2	66	21	6	8	13	3	120	15	6	90	3	8
I. Für den Perſonen-Transport.															
a. Für die Fahrten zwiſchen Berlin und Potsdam:															
1) Für gelöſte Billets	168776	17	6	161282	12	6	147451	5	—	137825	10	—	148789	17	6
2) Militair-Kommando's und Waiſenknaben	1938	10	—	2862	12	6	982	20	—	1477	10	—	1531	25	—
3) Für die Fahrten Ihrer Majeſtäten des Königs und der Königin	—	—	—	695	—	—	830	—	—	910	—	—	1800	—	—
4) Für die Fahrten des Königl. Hofes	—	—	—	1370	7	6	1521	20	—	1855	2	6	3687	24	6
													inkl. d. Extrafhrt.		
5) Zu ermäßigten Preiſen	—	—	—	56	—	—	21	—	—	28	20	—	—	—	—
6) Extrafahrten	—	—	—	389	2	—	310	20	—	400	5	—	—	—	—
b. Für die Fahrten zwiſchen Berlin und Steglitz u. ſ. w. . . .	7393	7	—	8975	11	6	6841	18	6	3005	21	—	576	27	—
	178108	4	6	175630	16	—	157958	23	6	145502	8	6	156386	4	—
II. Für den Güter-Transport inkl. Ueberfracht des Paſſagier-Gepäcks	4603	—	9	12467	5	6	13092	3	6	12865	23	1	17750	12	9
III. Miethen	2116	21	—	1551	6	—	2471	10	—	2404	—	—	2788	—	—
IV. Verſchiedene Einnahmen.															
a. Für Zinſen	} 4409	13	10	573	26	7	582	19	9	406	5	5	648	13	6
b. Für das Aufſtellen der Droſchken in Potsdam				—	—	—	285	—	—	329	—	—	260	7	6
c. Für Grasnutzung				—	—	—	4	—	—	51	—	—	50	—	—
d. Insgemein				593	19	11	454	3	2	1936	13	5	1102	11	5
Summa aller Einnahmen .	189268	10	3	190883	5	6	174856	13	2	163615	5	11	179075	22	10

B. Betriebs-Ausgaben.

Benennung.	1839. Thlr.	sg.	pf.	1840. Thlr.	sg.	pf.	1841. Thlr.	sg.	pf.	1842. Thlr.	sg.	pf.	1843. Thlr.	sg.	pf.
A. Bahnverwaltung.															
1) Gehalte	14563	1	6	7954	15	—	8677	24	8	7821	5	6	7450	25	5
2) Inſtandhaltung der Bahn:	inkl. Tagelöhner.														
a. Zur Inſtandhaltung der Bahn, Doſſirungen und Gräben	298	—	4	4366	11	9	3068	4	—	2930	23	—	3133	20	10
b. Material zur Herbeiſchaffung der nöthigen Reſerve-Erde	—	—	—	—	—	—	542	8	—	277	26	9	101	16	9
c. Anpflanzungen von Obſtbäumen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	285	3	2	287	29	8
d. Inſtandhaltung der Drehſcheiben, Ausweichungen und Straßenübergänge	1664	24	—	556	15	8	415	18	10	233	12	6	1092	29	5
e. Reparatur der Wächterbuden und Warnungstafeln	230	6	11	94	14	3	117	23	8	60	22	1	35	12	2
3) Inſtandhaltung der Bahngeräthe: Zum Erſatz der unbrauchbaren, Ergänzung der fehlenden und Reparatur der vorhandenen	146	7	3	282	10	1	294	11	6	147	—	5	195	14	3
4) Inſtandhaltung der Gebäude und Brücken:															
a. Berliner Bahnhof	817	18	10	1508	28	1				439	7	7	784	9	3
b. Potsdamer Bahnhof	388	12	10	947	28	—	2018	23	7	468	7	4	584	18	6
c. Bahnwärterhäuſer	—	—	—	—	—	—				157	28	2	1096	4	9
d. Brücken	43	23	—	214	21	10				356	23	4	6	4	3
5) Insgemein	310	3	8	53	12	5	74	19	6	241	28	—	337	29	7
Summa A. Bahnverwaltung	18462	9	1	16544	—	6	15199	13	9	13420	7	10	15107	5	10
B. Transportverwaltung.															
1) Verpflegung der Mannſchaften:															
a. Gehalte	12950	19	—	13099	22	—	12148	22	6	11860	20	6	11812	27	8
b. Kleider-Erſatz	279	9	3	528	16	9	348	—	—	297	14	6	528	19	10
c. Tagelöhner zum Dienſt bei den Lokomotive, Perſonenwagen, auf den Bahnhöfen u. ſ. w.	6498	28	4	4432	—	—	4066	23	10	3683	13	2	4023	13	4
Latus	19728	26	7	18060	8	9	16563	16	4	15841	18	2	16365	—	10

(1841: 2018 Thlr. 23 sg. 7 pf. bracketed for 4) a.–d. together.)

Benennung.	1839. Thlr.	sg.	pf.	1840. Thlr.	sg.	pf.	1841. Thlr.	sg.	pf.	1842. Thlr.	sg.	pf.	1843. Thlr	sg.	pf.
Transport .	19728	26	7	18060	8	9	16563	16	4	15841	18	2	16365	—	10
2) Koſten der Transportkräfte:															
a. Brennmaterial für die Lokomotive	27106	1	—	16977	20	9	18624	29	—	15869	11	3	15608	11	3
b. Für Oel, Wagenſchmiere, Talg und Materialien zum Putzen und zur Erleuchtung:															
1. Für Talg	445	11	6	458	28	—	2265 (1–6)	10	6	2293 (1–6)	7	9	327	29	6
2. „ Rüböl und Baumöl	2082	4	7	1308	28	10							637	24	6
3. „ Speck	—	—	—	—	—	—							4	29	6
4. „ kleine Materialien zum Putzen	389	6	9	238	24	6							418	12	6
5. „ Materialien zur Erleuchtung der Züge	—	—	—	—	—	—							161	14	1
6. Zum Schmieren, Putzen der Perſonen- und Frachtwagen	267	24	7	236	4	7							261	20	—
c. Zum Heizen der Vorwärmer	unter Brennmaterial.			desgl.			626	8	6	271	18	9	35	1	7
3) a. Inſtandhaltung der Dampfwagen und Tender	5053	—	1	5685	11	3	4929	2	1	4920	9	9	6547	8	11
b. Inſtandhaltung der Transport- und Perſonenwagen . . .	2021	20	10	2802	11	2	3162	21	11	2034	3	9	4371	29	6
c. Der Fracht- und Viehwagen	449	18	7	462	6	3	577	16	—	376	16	3	899	22	2
4) Transportgeräthe und Werkzeuge zur Vermehrung und zum Erſatz der vorhandenen	1664	29	8	567	8	8	801	7	1	816	2	—	1116	17	—
5) Zur Erleuchtung der Bahn, Bahnhöfe und Dienſtlokale . . .	1501	14	7	1430	15	1	1447	16	10	1320	13	4	1239	21	—
6) Zur Heizung der Empfangs- und Arbeitszimmer	316	20	9	194	25	—	96	24	6	70	3	9	79	1	10
7) Druckkoſten:															
a. Für Billets und Stempelgeräthe	396 (a. u. b.)	8	3	518	19	4	340	4	4	182	—	—	327	4	6
b. Druck- und Inſertionskoſten				906	28	6	798	12	—	1067	29	6	733	1	6
8) Unterhaltung des Stadt-Fuhrwerks:															
a. Leute. (Gehalt und Bekleidung.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	291	13	9	514	12	2
b. Pferde. (Fourage, Hufbeſchlag, Medizin, Geſchirr- u. Stallſachen.)	1679	13	7	—	—	—	—	—	—	496	23	10	843	24	—
c. Unterhaltung d. Stadtgüterwagen. (Bahnhofs- u. Miethspferde.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	151	—	5	275	10	10
d. Der Pferdeſtälle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	23	11	5	10	10
e. Insgemein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	10	6	135	18	9

9) Insgemein:															
Für Reinigen der Lokale, Fahrprämien an die Maſchiniſten, Ueberzeit bei beſonderen Veranlaſſungen	1516	26	11	1923	7	10	852	16	6	668	24	6	1746	28	4
Summa B. Transportverwaltung .	64619	19	3	51772	28	2	51086	5	7	46763	21	2	52657	5	1
C. Allgemeine Verwaltungskoſten.															
1) Gehalte	7439	25	—	5456	20	—	5515	25	—	5235	—	—	5239	—	—
2) Penſionen	963	—	—	300	—	—	600	—	—	698	—	—	672	—	—
	inkl. Gratifikat														
3) Abgaben und Feuerverſicherung	398	10	9	1185	20	5	1079	16	3	967	2	3	1018	1	3
4) Zu Amtsreiſen	164	27	—	230	18	6	299	27	6	89	22	6	125	7	6
5) Bureaukoſten	2147	2	11	571	11	1	430	16	8	268	1	—	342	9	11
6) Kleidererſatz	—	—	—	52	18	2	64	7	—	67	4	6	62	17	—
7) Insgemein	—	—	—	1102	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa C. Allgemeine Verwaltungskoſten .	11113	5	8	8899	26	2	7990	2	5	8007	—	—	7359	5	8
Rekapitulation der Betriebs-Ausgaben.															
A. Bahnverwaltung	18462	9	1	16544	—	6	15199	13	9	13420	7	10	15107	5	10
B. Transportverwaltung	64619	19	3	51772	28	2	51086	5	7	46763	21	2	52657	5	1
C. Allgemeine Verwaltungskoſten	11113	5	8	8899	26	2	7990	2	5	7325	—	3	7359	5	8
Summa .	94195	4	—	77216	24	10	74275	21	9	67508	29	3	75123	16	7
Die Einnahme betrug	189268	10	3	190883	5	6	174856	13	2	163615	5	11	179075	22	10
„ Ausgabe „	94195	4	—	77216	24	10	74275	21	9	67508	29	3	75123	16	7
Zinſen und Amortiſation der Prioritätsaktien	64158	5	8	24000	—	—	24000	—	—	23047	—	—	22191	—	—
„ der Stammaktien				50000	—	—	50000	—	—	50000	—	—	50000	—	—
Summa ſämmtlicher Ausgaben .	158353	9	8	151216	24	10	148275	21	9	140555	29	3	147314	16	7
Bleiben .	30915	—	7	39666	10	8	26580	21	5	23059	6	8	31761	6	3
Hiervon Dividende inkl. Antheil des Spezial-Direktors	15000	—	—	25500	—	—	20400	—	—	20400	—	—	20400	—	—
„ zum Reſervefonds	14000	—	—	14000	—	—	6000	—	—	2600	—	—	11341	21	1
Bleiben Beſtand .	1915	—	7	166	10	8	180	21	5	59	6	8	19	15	2

Aus der vorſtehenden Zuſammenſtellung erſieht man, daß ſich die Einnahmen der Jahre 1841 und 1842 gegen die früheren als nothwendige Folge der Konkurrenz der Berlin-Anhalter ſo wie der Berlin-Stettiner Eiſenbahn vermindert hatten, und nur die Erhöhung der Preiſe konnte es bewirken, daß im Jahre 1843 eine größere Einnahme erreicht wurde. Jedenfalls iſt aber, was auch ſchon in der diesjährigen Generalverſammlung (1843) zur Sprache gekommen, der Reſervefonds zu wenig bedacht und auf die Vertheilung von Dividenden zu viel vom Reinertrage verwendet worden. Dieſe Anſicht, welche das Direktorium entwickelte, theilte die Mehrzahl der Aktionäre aber nicht, indem man die Hoffnung hegte, daß, wenn die Preis-Erhöhung ein volles Betriebsjahr ſtattgefunden, auch eine noch höhere Mehr-Einnahme zu erwarten ſei, ſo wie überhaupt die Frequenz ſich nach Maaßgabe der ſeit dem vorigen Jahre in vollen Betrieb gekommenen und auf Berlin führenden neuen Eiſenbahnen bedeutend vermehren müſſe. Alle dieſe günſtigen Umſtände ſeien im vorigen Jahre erſt zum Herbſt eingetreten und der eigentliche Effekt könne erſt in den folgenden Jahren eintreten.

Die Befürchtungen der Direktion, daß der Reſervefonds nicht genugſam anwachſe, um den Erſatz ſämmtlicher Transportmittel und Materialien beſtreiten zu können, gründete ſich auf einen gutachtlichen Bericht des Spezial-Direktors der Geſellſchaft, in welchem derſelbe nachzuweiſen ſuchte, wie viel an Erſatzkoſten unter Berückſichtigung der Zeit, in welcher ein Erſatz zu erwarten ſein dürfte und nach dem ungefähren Koſtenbetrage alljährlich und beziehungsweiſe in 30 Jahren durchſchnittlich von der Betriebs-Einnahme hätte abgeſetzt und reſervirt werden müſſen. Obgleich dieſe Berechnung eine Wahrſcheinlichkeits-Rechnung iſt und auch nur ſein kann, ſo ſtützt dieſelbe ſich doch ſo viel als möglich auf Thatſachen, namentlich bei den angenommenen Preiſen und bei den wirklich vorhandenen Gegenſtänden, weshalb wir ſie im Nachſtehenden anführen wollen.

Nr.	Benennung.	Stückzahl der auf der Bahn im Gebrauch befindlichen und ungefähres Gewicht.		Zeitraum in welch. der Erſatz zu erwarten ſein dürfte.	Ungefähre Koſten d. Erſatzes nach Abrechn. d. alt. Materials.	Dies beträgt	
						auf 1 Jahr.	auf 30 Jahr.
		Stück.	Ztr.	Jahre	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Unterlagshölzer	32369	—	7—8	32400	4000	129600
2	Verſchiedene Schienenſtühle von Gußeiſen	66154	7510	30	22500	750	22500
3	Schmiedeeiſerne Schraubenbolzen mit Muttern oder Nägeln zur Befeſtigung der Schienenſtühle	131615	1640	30	9900	330	9900
4	Schmiedeeiſerne Keile zur Befeſtig. der Schienen in den Stühlen .	77379	430	30	2100	70	2100
5	Gewalzte Schienen	13542	25400	30	75600	2520	75600
6	Lokomotive und Tender . . .	12	—	15	120000	8000	240000
7	Erſatz größerer Theile, als Keſſel, Feuerboxe und Zylinder .	—	—	15 weg. beſ. Eleganz.	15000	1000	30000
8	Staatswagen	2	—	6	12000	2000	60000
9	Wagen erſter Klaſſe	10	—	10	30000	3000	90000
10	Wagen zweiter Klaſſe	20	—	12	24000	2000	60000
11	Bedeckte Wagen dritter Klaſſe .	42	—	15	60000	4000	120000
12	Bedeckte Güterwagen	3	—	10	4500	450	13500
13	Offene Perſonen- u. Güterwagen	24	—	15	1500	1000	30000

Nimmt man nun auch an, daß die Poſitionen 2 bis 7 durch die Amortiſation der Prioritäts-Aktien gedeckt werden, und deshalb bei der Berechnung außer Anſatz bleiben können, ſo ſtellt ſich doch das außerdem jährlich zurückzulegende Kapital auf etwa 16000 Thlr. Danach müßten bis 1843, in fünf Jahren, im Ganzen circa 80000 Thlr. zum Reſervefonds gefloſſen ſein.

Dies iſt aber nicht der Fall. Es ſind aus ihm verausgabt worden:

im Jahre 1840	897 Thlr.	12 Sgr.	— Pf.
„ „ 1841	881 „	22 „	3 „
„ „ 1842	1462 „	5 „	— „
„ „ 1843	7598 „	22 „	5 „
Zuſammen =	10840 Thlr.	1 Sgr.	8 Pf.

Dazu kommen:

Die 13te Lokomotive mit	10000 „	— „	— „
Der jetzige Beſtand mit	38400 „	— „	— „
ſind =	59240 Thlr.	1 Sgr.	8 Pf.

Dies ergiebt in runder Summe ein Defizit von 20000 Thlr.

Von den Repräſentanten des Vereins ſind zwar die Gutachten zweier bewährten Ingenieure anderer Eiſenbahnen eingefordert, welche, bei der Annahme von geringeren Preiſen für die einzelnen Gegenſtände, nachweiſen, daß auf 5 Jahre die Summe von 60000 Thlr. für den Reſervefonds ausreichen

könnte; aber auch hiernach ſtellt ſich dennoch ein Defizit von mindeſtens 11000 Thlr. heraus. Nach Abrechnung der 13ten Lokomotive ſind nämlich nur 49200 Thlr. zum Reſervefonds gefloſſen; dazu kommt zwar dieſe Lokomotive mit 10000 Thlr., ſolche iſt indeſſen aus dem aufgelöſten Baufonds übernommen, mit ihr aber zugleich auch bedeutende Zahlungen, Mehrkoſten an Grunderwerb u. ſ. w., welche an ſich den Reſervefonds nicht treffen. Dieſe Ausgaben kann man auf mehr als 10000 Thlr. veranſchlagen, wie dies aus der vorher angeführten Nachweiſung des Anlage- und Baukapitals der noch zu leiſtenden Zahlungen zur Genüge hervorgeht. — —

Die Betriebskoſten haben ſich im Allgemeinen vermindert, jedoch betrugen ſie im letzten Jahre mehr als in dem vorhergehenden, wozu wohl ſehr viel die bedeutenden Reparaturen, welche an Lokomotive, Perſonen- und Güterwagen vorgenommen ſind, beigetragen haben.

Die Leiſtungen der 12 Lokomotive, ſo wie deren Koſten, ergeben ſich aus nachſtehenden Ueberſichten.

	1839.			1840.			1841.			1842.			1843.		
Die Maſchinen haben Meilen zurückgelegt	14398			16615½			15717			15078			14671½		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Die Koſten d. Transportkräfte haben betragen	30290	19	5	19220	16	8	21516	18	—	18434	7	9	17455	22	11
Die jährl. Betriebskoſten mit Ausnahme der Pferde zu den Pferdefahrten im erſten Jahre . . .	84315	27	—	77216	24	10	74275	21	9	67508	29	3	75123	16	7
Hiernach betragen die geſammt. Betriebskoſten für:															
1 Fahrt n. Potsdam	20	21	—	16	8	10	16	16	—	15	20	2	17	27	8
1 „ „ Steglitz (1 Meile)	5	27	5	4	19	8	4	21	9	4	14	4	5	3	7
Die Koſten d. Transportkräfte allein ſind für:															
1 Fahrt n. Potsdam	7	10	10	4	1	4	4	23	9	4	8	4	4	4	10
1 „ „ Steglitz (1 Meile)	2	3	1	1	4	8	1	11	1	1	6	8	1	5	8

Nachweiſung der Leiſtungen der einzelnen Dampfwagen.

a. Pro 1840.

Namen der Maſchine.	Anzahl der Fahrten.	Anzahl der gezogenen Wagen.	Anzahl der Perſonen in allen Wagenklaſſen.	Verbrauch an Feuerungsmaterial. Für alle Fahrten. Holz $\frac{1}{1}$ Hauf.	Für alle Fahrten. Holz $\frac{1}{16}$ Hauf.	Für alle Fahrten. Coaks Schff.	Für 1 Fahrt im Durchſchnitt. Holz $\frac{1}{32}$ Hauf.	Für 1 Fahrt im Durchſchnitt. Coaks Schff.	Für 1 Meile pro Fahrt im Durchſchnitt Holz $\frac{1}{32}$ Hauf.	Für 1 Meile pro Fahrt im Durchſchnitt Coaks	Anzahl Meilen pro 1840.	Anzahl Meilen pro 1839.
Adler . .	476	4288	59338	72	1	—	4,85	—	1,38	—	1666	1448
Amerika.	599	5161	67148	74	—	—	3,95	—	1,13	—	2096,5	850,5
Bär . . .	251	3139	45350	48	8	—	6,18	—	1,76	—	878,5	1262
Greif . .	254	2353	32085	33	8	—	4,22	—	1,2	—	889	315
Herkules	264	3600	54711	48	—	Für 1 Fahrt 5	5,84	oder 10	1,67	—	924	1571,5
Iris . . .	490	4157	54290	69	1	—	4,51	—	1,29	—	1715	1921,5
Jupiter .	146	1711	23946	24	1	—	5,34	—	1,52	—	511	458,5
Merkur .	474	4000	54835	68	3	—	4,60	—	1,31	—	1659	1844,5
Minerva	172	1576	26558	26	14	Für 4 Fhrt. 32	5,21	oder 16	1,49	—	602	458,5
Pegaſus.	451	3280	47879	57	8	—	4,08	—	1,16	—	1578,5	1876
Pruſſia .	688	5983	76924	92	1,5	—	4,15	—	1,18	—	2408	896
Vulkan .	168	1488	26658	22	11	F. 32 Fhrt. 318	5,33	oder 20	1,52	—	588	539
Summa	4443	40736	569722	636	8,5	355	4,72	20	1,34	5,71	15515,5	13321

b. Pro

Name der Maſchine.		Anzahl Fahrten: mit Perſonenzügen.	mit Perſonenzügen als zugführende Maſchin.	ohne Perſonenwagen zum Nachſchieben.	Anzahl der Wagen.	Anzahl der Perſonen in allen Wagenklaſſen.
Adler	mit Holz	497	454	14	3561	50291
	„ Coaks	1	—	—	6	70
	Summa	498	454	14	3567	50361
Amerika		255	250	7	1895	26808
Bär		193	184	1	2137	35724
Greif	mit Holz	112	109	4	897	15555
	„ Coaks	376	363	5	2861	41434
	Summa	488	472	9	3758	56989
Herkules		312	303	2	3708	63404
Iris		529	503	15	3825	54453
Jupiter		8	8	—	73	1346
Merkur		400	382	10	3148	49563
Minerva	mit Holz	48	47	—	349	5713
	„ Coaks	441	435	6	3341	47802
	Summa	489	482	6	3690	53515
Pegaſus	mit Holz	532	507	15	3830	54115
	„ Coaks	3	3	—	18	185
	Summa	535	510	15	3848	54300
Pruſſia		401	382	3	2799	39175
Vulkan	mit Holz	141	136	4	1064	16933
	„ Coaks	69	68	2	441	4886
	Summa	210	204	6	1505	21819
Summa	mit Holz	3428	3265	75	27286	413080
	„ Coaks	890	869	13	6667	94377
Summa Summarum		4318	4134	—	33953	507457

Eine Fahrt koſtet mit Holz à Hauſen

Eine Fahrt koſtet mit Coaks à Tonne 1 Thlr. inkl. des Holzes

1841.

Verbrauch an Feuerungs-Material									Anzahl der zurückgelegten Meilen.
für alle Fahrten.			für eine Fahrt.			für eine Meile.			
Holz. Haufen $\frac{1}{1}$ — $\frac{1}{16}$	Coaks. Scheffel.	Holz zum Anheizen bei Coaks. $\frac{1}{1}$ — $\frac{1}{16}$	Holz. Haufen $\frac{1}{32}$	Coaks. Scheffel.	Holz zum Anheizen b. Coaks. $\frac{1}{32}$	Holz. Haufen $\frac{1}{32}$	Coaks. Scheffel.	Holz zum Anheizen b. Coaks. $\frac{1}{32}$	
75	—	—	4,74	—	—	1,35	—	—	1739,5
—	20	1	—	20	2,00	—	5,71	0,57	3,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1743
32 5	—	—	3,95	—	—	1,13	—	—	892,5
37 10	—	—	6,22	—	—	1,77	—	—	675,5
20	—	—	5,59	—	—	1,57	—	—	392
—	5982	8 9	—	15,83	0,69	—	4,52	0,19	1316
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1708
55 1	—	—	5,59	—	—	1,61	—	—	1092
76 12	—	—	4,54	—	—	1,29	—	—	1851,5
1 5	—	—	5,25	—	—	1,5	—	—	28
69 13	—	—	5,46	—	—	1,56	—	—	1400
6 12	—	—	4,5	—	—	1,28	—	—	168
—	7035	7 11	—	15,88	0,54	—	4,54	0,15	1543,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1711,5
69 15	—	—	4,11	—	—	1,17	—	—	1862
—	64	2	—	21,33	1,33	—	6,08	0,38	10,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1872,5
53 1	—	—	4,21	—	—	1,21	—	—	1403,5
24 4	—	—	5,26	—	—	1,51	—	—	493,5
—	1270	2 3	—	18,14	1,01	—	5,18	0,29	241,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	735
521 14	—	—	4,79	—	—	1,37	—	—	11998
—	14371	18 10	—	16,05	0,64	—	4,59	0,19	3115
—	—	—	—	—	—	—	—	—	15113

23 Thlr. . . . 3 Thlr. 13 Sgr. 4 Pf.
24 „ . . . 3 „ 17 „ 9 „
25 „ . . . 3 „ 22 „ 3 „

zum Anheizen à Haufen 24 Thlr. . . . . . 4 Thlr. 15 Sgr.

c. Pro 1842.

Name der Maschine.	Anzahl Fahrten mit Personenzügen.	Anzahl Fahrten mit Personenzügen als zugführende Maschine.	Anzahl der Wagen.	Anzahl der Personen in allen Klassen.	Verbrauch an Feuerungs-Material für alle Fahrten. Holz. Haufen. $\frac{1}{1}$ — $\frac{1}{18}$	für alle Fahrten. Coaks. Scheffel.	für alle Fahrten. Holz zum Anheizen bei Coaks. $\frac{1}{1}$ — $\frac{1}{61}$	für eine Fahrt. Holz. Haufen. $\frac{1}{32}$	für eine Fahrt. Coaks. Scheffel.	für eine Fahrt. Holz zum Anheizen b. Coaks. $\frac{1}{32}$	für eine Meile. Holz. Haufen. $\frac{1}{32}$	für eine Meile. Coaks. Scheffel.	für eine Meile. Holz zum Anheizen b. Coaks. $\frac{1}{32}$	Anzahl der zurückgelegt. Meilen.
Adler	543	532	3873	54485	75 9	—	—	4,45	—	—	1,27	—	—	1900½
Amerika	587	579	4132	61840	73 14	—	—	4,03	—	—	1,15	—	—	2054½
Bär.	112	111	1213	22045	21 9	—	—	6,16	—	—	1,76	—	—	392
Greif . . { mit Holz	5	4	21	683	1 2	—	—	7,2	—	—	2,05	—	—	17½
Greif . . { „ Coaks	126	125	822	11249	—	1922	4 13	—	15,25	1,22	—	4,35	0,35	441
Herkules	169	169	1914	34386	28	—	—	5,30	—	—	1,51	—	—	591½
Iris	406	395	3007	43326	50 8	—	—	3,98	—	—	1,13	—	—	1421
Jupiter	300	298	2414	37508	42 7	—	—	4,52	—	—	1,29	—	—	1050
Merkur	518	509	3659	33941	80 9	—	—	4,97	—	—	1,42	—	—	1813
Minerva mit Coaks . .	167	161	1065	14345	—	2438	—	—	14,59	0,44	—	4,19	0,16	584½
Pegasus	589	576	4198	58429	69 14	—	—	3,79	—	—	1,08	—	—	2061½
Prussia	528	525	3861	56670	63 9	—	—	3,85	—	—	1,10	—	—	1848
Vulkan . . { mit Holz	17	16	119	1727	2 8	—	—	4,70	—	—	1,34	—	—	59½
Vulkan . . { „ Coaks	141	137	988	15131	—	2028	—	—	14,38	0,59	—	4,11	0,17	493½
Egells	30	30	299	5168	3 2	—	—	3,33	—	—	0,95	—	—	105
Summa { mit Holz	3804	3744	28710	430208	512 11	—	—	4,31	—	—	1,23	—	—	13314
Summa { „ Coaks	434	423	2875	40725	—	6388	9 12	—	14,72	0,72	—	—	—	1519
Summa Summarum	4238	4167	31585	470933	512 11	6388	9 12	—	—	—	—	4,20	0,20	14833
				29973 nach Steglitz.										
				500906 in Summa.										

d. Pro 1843.

Name der Maschine.	Anzahl Fahrten: mit Perſonenzügen.	Anzahl Fahrten: mit Perſonenzügen als zugführende Maſchine.	Anzahl der Wagen.	Anzahl der Perſonen in allen Wagenklaſſen.	Verbrauch an Feuerungs-Material für alle Fahrten. Holzhauf. 1	— $\frac{1}{16}$	für eine Fahrt. Holzhf. $\frac{1}{32}$	für eine Meile. Holzhf. $\frac{1}{32}$	Anzahl der zurückgelegten Meilen.
Adler	466	443	3432	44907	67	8	4,64	1,32	1631
Amerika	369	358	2664	35767	47	12	4,14	1,18	1291½
Bär	376	363	3526	53399	57	13	4,92	1,41	1316
Greif	197	189	1428	19612	25	7	4,13	1,18	689½
Herkules	214	199	2454	39027	30	2	4,50	1,29	749
Iris	594	570	4310	55388	75	13	4,08	1,17	2079
Jupiter	198	190	1777	26979	23	12	3,84	1,10	693
Merkur	594	579	4413	60820	79	2	4,26	1,22	2079
Minerva	174	172	1297	15722	20	13	3,83	1,09	609
Pegaſus	368	356	2736	34092	37	10	3,27	0,93	1288
Pruſſia	265	260	1923	26070	25	6	3,06	0,88	927½
Vulkan	325	312	2416	32368	44	7	4,38	1,24	1137½
Egells	45	36	629	9868	6	8	4,62	1,32	157½
Summa .	4185	4027	33005	454019	542	1	4,14	1,18	14647½
				903 nach Steglitz.					
				454922 in Summa.					

Nachweiſung der Reparaturkoſten der einzelnen Maſchinen in den Jahren 1841, 1842, 1843.

Namen der Maſchinen.	Zurückgelegte Meilen im Jahre 1841.	Summa der Koſten.			Betrag für eine Meile im Durchſchnitt.			Zurückgelegte Meilen im Jahre 1842.	Summa der Koſten.			Betrag für eine Meile im Durchſchnitt.			Zurückgelegte Meilen im Jahre 1843.	Summa der Koſten.			Betrag für eine Meile im Durchſchnitt.			Summa der 1839, 1840, 1841, 1842 und 1843 zurückgelegt. Meilen.
		Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.		Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.		Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	
Adler	1747	350	2	9	—	6	—	1921½	568	16	—	—	8	10	1631	499	21	9	—	9	2	8650½
Amerika	926,5	267	7	5	—	8	8	2109½	387	28	10	—	5	6	1293½	474	15	5	—	11	—	7348½
Bär	767,5	371	3	1	—	14	6	397	249	25	—	—	18	10	1316	252	13	11	—	5	9	4696
Greif	1788	537	16	6	—	9	—	466½	521	23	—	1	3	7	691½	554	25	8	—	24	2	4241
Herkules	1138	399	—	—	—	10	6	596½	190	—	4	—	8	8	753	238	12	8	—	9	7	5016
Iris	1865,5	499	15	3	—	8	—	1439	538	—	8	—	11	2	2081	298	28	5	—	4	4	9416
Jupiter	28	269	8	10	9	18	6	1080	268	27	1	—	7	5	703	305	17	6	—	13	3	2853½
Merkur	1474	600	22	3	—	12	3	1878	450	6	5	—	7	2	2083	787	13	8	—	11	4	9294½
Minerva	1771,5	529	9	5	—	8	11	588½	332	18	5	—	8	6	609	1203	9	—	1	29	3	4185½
Pegaſus	1882,5	350	27	9	—	5	7	2071½	282	21	3	—	2	1	1288	973	7	7	—	22	8	8828½
Pruſſia	1461,5	486	2	11	—	9	11	1861	226	3	6	—	3	7	927½	497	20	3	—	16	1	7773
Vulkan	867	268	5	11	—	9	3	561	903	19	3	1	18	3	1137½	456	4	7	—	13	2	4028½
Egells	—	—	—	—	—	—	—	108	—	—	—	—	—	—	157½	2	10	9	—	—	5	265½
Summa .	15717	4929	2	1	—	9	5	15078	4920	9	9	—	9	9	14671½	6544	20	2	—	13	5	76600

Die Differenz von 2 Thlr. 18 Sgr. 9 Pf. in der Summa der Koſten für das Jahr 1843 iſt durch die Koſten für das Heizen der 13ten Lokomotive entſtanden, daher die Summe, wie in der Nachweiſung der Betriebs-Ausgaben, 6547 Thlr. 8 Sgr. 11 Pf.

Die Dauer der Fahrt auf der ganzen Strecke iſt regelmäßig 45 bis 50 Minuten. Fahrten werden täglich von jedem Orte im Winter 4 bis 5 und im Sommer 6 bis 7 gemacht.

Preiſe der Plätze bei 30 Pfund Freigut ſind:

Ein Platz	I. Klaſſe	20	Sgr.
"	II. "	15	"
"	III. "	10	"
zu einem Oberſitze		10	"

mithin pro Meile durchſchnittlich reſp. 5,71 Sgr., 4,28 Sgr., 2,85 Sgr.

Ein Billet: zu einem Koupé	I. Klaſſe	. . . . .	3 Thlr.	—	Sgr.
"	II. "	für 10 Perſonen	3 "	10	"
"	III. "	. . . . .	2 "	10	"
Zu einem Wagen	III. "	für 30 Perſonen	6 "	—	"

Einzelne Plätze werden bis 5 Minuten vor der Abfahrt verkauft. Billets zu Koupés aller Klaſſen und Wagen III. Klaſſe können nur bis eine Stunde vor der Abfahrt des Zuges verkauft werden. Paſſagiergüter müſſen eine halbe Stunde vor der Abfahrt in der Güter-Expedition abgegeben werden.

Zu den Fahrten von Berlin nach Zehlendorf und zurück werden Billets I. Klaſſe à 15 Sgr. und III. Klaſſe à $7\frac{1}{2}$ Sgr. verkauft, ſo lange die reſervirten Plätze dies geſtatten. Zwiſchen Potsdam und Steglitz wird das volle Perſonengeld bezahlt; zwiſchen Berlin und Steglitz koſtet

ein Platz	II. Klaſſe	5	Sgr.
"	III. "	3	"

Für 10 Pfund Ueberfracht wird 1 Sgr. bezahlt.

Preiſe der Plätze im Abonnement.

Ein Platz:	I. Klaſſe	15	Sgr.
"	II. "	$12\frac{1}{2}$	"
"	III. "	$7\frac{1}{2}$	"

Abonnements-Billets ſind an jedem Sonnabend von 9 bis 5 Uhr an den Billetkaſſen zu Berlin und Potsdam zu haben; es müſſen mindeſtens je 10 Billets (5 für die Hin- und 5 für die Rückfahrt) genommen werden; dieſelben ſind zu jeder beliebigen Fahrt im Laufe des darauf bezeichneten Monats gültig, müſſen jedoch mindeſtens 10 Minuten vor der Abfahrt des Zuges, bei welchem ſie benutzt werden ſollen, an der reſp. Billetkaſſe zum Stempeln vorgezeigt werden.

Tarif für den Güter-Transport, mit Einſchluß der Feuer-Verſicherung.

A.

1. Inkl. Abholen und Abbringen aus und nach den Parterrelokalen der Wohnungen der reſp. Abſender und Empfänger, wenn die Anmeldung bis 12 Uhr Mittags in einem der bekannt gemachten Lokale oder den Güterbüreau's auf dem Bahnhofe erfolgt, oder die Sachen dem Gü-

terwagen der Geſellſchaft während ſeiner Fahrt in der Stadt übergeben werden.

2. Inkl. Abbringen in das Parterrelokal der Wohnungen der Empfänger, wenn Güter bis $\frac{1}{2}$ Stunde vor der erſten Morgenfahrt in den Güterbüreau's der Bahnhöfe abgeliefert werden.

3. Für Eilfrachten, d. h. ſolche, welche mit dem nächſten Eiſenbahnzuge befördert werden ſollen, in ſo fern ſie eine Stunde vor deſſen Abgang abgeliefert und am Beſtimmungsorte vom Bahnhofe abgeholt werden ſollen:

bis zu 1 Ztr.		. . . .	5 Sgr.
über 1	bis 2 Ztr.	pr. Ztr.	4 „
„ 2	„ 3	„	3 „
„ 3	„ 4	„	$2\frac{3}{4}$ „
„ 4		„ „	$2\frac{1}{2}$ „

Pfunde über volle Zentner, aber unter $\frac{1}{2}$ Zentner, werden für $\frac{1}{2}$ Zentner, über $\frac{1}{2}$ Zentner aber für voll gerechnet.

B.

Güter, welche per Eilfuhre in der sub A. 3. bezeichneten Weiſe nach Potsdam geſandt und dort an den Empfänger ins Haus geliefert werden ſollen:

bis zu 1 Ztr.		. . . .	6 Sgr.
über 1	bis zu 2 Ztr.	pr. Ztr.	5 „
„ 2	„ 3	„	4 „
„ 3	„ 4	„	$3\frac{1}{2}$ „
„ 4		„	$2\frac{3}{4}$ „ .

C.

Für Güter, welche per Eilfuhre in der A. 3. bezeichneten Weiſe nach Berlin geſendet und dort an den Empfänger ins Haus geliefert werden ſollen:

bis zu 1 Ztr.		. . . .	7 Sgr.
über 1	bis zu 2 Ztr.	pr. Ztr.	6 „
„ 2	„ 3	„	5 „
„ 3	„ 4	„	4 „

Ein Mehrgewicht wird pr. Ztr. mit 3 Sgr. berechnet.

D.

Für Wolle und Betten wird überall 50 Prozent, bei Watten 100 Prozent mehr berechnet.

E.

Für Wildprett und geſchlachtetes Vieh wird pr. Ztr. 5 Sgr. bezahlt.

F.

Getreide in Säcken, welches nach dem Bahnhofe gebracht und von dort abgeholt werden muß:

für 1 Wiſpel	Weizen	1 Thlr.	10 Sgr.
„ 1 „	Roggen	1 „	— „
„ 1 „	Gerſte	— „	28 „
„ 1 „	Hafer	— „	20 „

Andere Getreidearten und Mehl pro Ztr. 2 Sgr.

G.

Für die verſchiedenen Möbel und Hausgeräthe ſind beſondere erhöhte Sätze; bei großen Möbelverſendungen findet jedoch eine Ermäßigung Statt, indem ein ganzer Eiſenbahnwagen für 4 Thlr. überlaſſen wird.

H.

Für 1 Pferd inkl. Führer	1 Thlr.	10 Sgr.	— Pf.
„ 1 Ochſen oder Kuh	1 „	— „	— „
„ 1 Schwein . . .	— „	7 „	6 „
„ 1 Kalb	— „	4 „	— „
„ 1 Stück Schaafvieh	— „	3 „	— „
„ 1 Hund	— „	2 „	— „
u. ſ. w.			

Vieh jeder Art wird ohne Führer, der für die Feſtbindung auf Erfordern mit Sorge zu tragen hat, nicht angenommen. Der Führer zahlt für ſich gleich einer Perſon III. Wagenklaſſe, wenn er auch nicht im Wagen placirt iſt.

Außer dieſen Sätzen wird noch für jede Frachtſendung ½ Sgr. Zettelgeld entrichtet. Für einen Reiſewagen werden 3 bis 4 Thlr., für eine Perſon im eigenen Wagen 12½ Sgr. für die ganze Tour bezahlt.

k. Verzinſung, Dividende.

Die 1 Million Stamm-Aktien werden mit 5 Prozent verzinſ't, die 400000 Thlr. Prioritäts-Aktien bisher mit 4½ Prozent. Hinſichtlich letzterer iſt durch Zuſatz zum Statut (welches unter dem 25. Februar 1842 die Königliche Genehmigung erhalten hat) eine Umwandlung in 4 Prozent eingetreten.

Die Dividende der Stamm-Aktien betrug 1839: 1½ Prozent; 1840: 2½ Prozent; 1841: 2 Prozent; 1842: 2 Prozent; 1843: 2 Prozent.

1. Perſonen-Frequenz.

A. Zwiſchen Berlin und Potsdam.

Monat.	1839. Perſonen.	1839. Geld-Einnahme. Thlr.	ſg.	pf.	1840. Perſonen.	1840. Geld-Einnahme. Thlr.	ſg.	pf.	1841. Perſonen des Königl. Hofes.	Wagenklaſſen. I.	II.	III.	Summa.	Geld-Einnahme. Thlr.	ſg.	pf.
Januar	20938	6325	—	—	23724	7069	15	—	61	2479	3803	18328	24794	7455	27	6
Februar	21697	6676	2	6	26735	8089	25	—	67	2405	2950	15427	20882	6349	5	—
März	28007	8488	22	6	29983	8980	15	—	50	2911	4491	23811	31422	9388	—	—
April	38314	11547	5	—	42182	12499	10	—	10	3673	6116	30958	41115	12253	7	6
Mai	62776	18658	25	—	47504	13810	20	—	334	5027	10105	42590	58468	17804	10	—
Juni	77736	22908	5	—	76515	21616	25	—	835	4858	9095	46142	61314	18512	7	6
Juli	79907	22894	2	6	75199	21598	12	6	528	3844	8260	44922	58003	17056	15	—
Auguſt	62515	17833	7	6	65355	18713	2	6	242	3548	8331	45895	58947	16983	5	—
September	87071	24942	27	6	53289	15425	—	—	275	3672	7468	35380	47112	13857	27	6
Oktober	46311	13530	—	—	59040	17927	10	—	235	4109	6163	30572	42589	12738	7	6
November	30667	8705	10	—	38131	11015	7	6	552	3020	4108	21581	31623	9253	10	—
Dezember	27862	8205	10	—	30090	8825	10	—	254	3315	4051	23023	31188	9465	2	6
Summa	583801	170714	27	6	567747	165571	2	6	3443	42861	74941	378683	507457 inkl. 7529 freie Paſſagiere.	151117	5	—

B. Auf den Zwiſchenſtationen ſind durch die Hauptfahrten zwiſchen Berlin und Potsdam befördert:

1137	187	9	—	2052	389	2	—

C. Zwiſchen Berlin und Steglitz.

Januar	—	—	—	—	504	51	1	—	41	4	7	—
Februar	—	—	—	—	984	100	6	—	—	—	—	—
März	—	—	—	—	1588	162	12	—	—	—	—	—
April	—	—	—	—	9026	893	7	—	2122	216	19	—
Mai	—	—	—	—	7542	761	16	6	15545	1621	19	6
Juni	13192	1196	19	—	13999	1392	8	—	10548	996	23	—
Juli	22800	2027	29	6	20720	2082	23	6	14312	1328	9	—
Auguſt	19645	1763	5	—	24488	2444	16	—	16982	1564	5	—
September	11241	1002	16	6	8358	799	22	6	10534	931	—	—
Oktober	8307	765	2	6	1573	147	27	—	1639	147	25	—
November	2157	206	25	6	533	56	9	—	224	22	28	—
Dezember	987	102	19	—	317	34	21	—	77	8	3	—
Summa	78329	7064	27	—	89632	8926	19	6	72024	6841	18	6

D. Zwiſchenſtation Schöneberg bei den Fahrten von Berlin nach Steglitz.

In Summa	452	30	4	—	731	48	22	—

E. Von Potsdam nach Kohlhaſenbrück.

	1109	110	27	—	—	—	—	—				
Summa der im Ganzen gefahrenen Perſonen	664828	178108	4	6	660162	174935	16	—	579481	157958	23	6

A. Zwiſchen Berlin und Potsdam.

Monat.	1842.											1843.									
	Perſonen d. Königl. Hofs.	Wagenklaſſen.			Oberſitze.	Militair.	Waiſenknaben.	Summa.	Geld-Einnahme.			Perſonen d. Königl. Hofs.	Wagenklaſſen.			Oberſitze.	Militair u. Waiſenknaben.	Summa	Geld-Einnahme.		
		I.	II.	III.					Thlr.	ſg.	pf.		I.	II.	III.				Thlr.	ſg.	pf.
Januar . . .	—	3110	3472	18532	8	150	—	25272	7660	20	—	—	3338	3378	19422	3	278	26419	7974	22	6
Februar . .	16	3197	3292	16567	26	84	—	23182	7138	20	—	101	2988	3083	16579	5	184	22940	7003	10	—
März	18	3378	4336	23661	14	112	—	31519	9487	17	6	36	3608	3912	19699	17	159	27431	8400	25	—
April	69	3982	4954	23464	45	225	—	32739	10007	5	—	197	4234	5315	25767	56	173	35742	10943	25	—
Mai	309	6256	8713	39886	71	217	—	55452	17086	—	—	565	5582	7812	27584	35	98	41676	13389	20	—
Juni	947	5146	8216	37296	89	193	160	52047	16194	25	—	1129	3772	10586	39014	217	156	54874	18636	—	—
Juli.	809	4240	9010	45815	107	80	—	60061	17898	5	—	404	2963	11204	35551	336	282	50740	18863	17	6
Auguſt . . .	181	3729	7383	35593	136	676	—	47698	14061	20	—	313	3107	11671	32873	353	242	48559	18234	15	—
September .	271	3454	6438	27778	64	2042	—	40047	11872	—	—	446	3166	11241	30601	202	2372	48028	17965	10	—
Oktober, .	376	4558	6155	29962	22	444	—	41517	12748	17	6	775	2627	7874	24159	74	172	35681	13556	5	—
November .	639	3369	3813	19586	3	4031	—	31441	9260	17	6	918	1646	5164	17844	43	4550	30165	11101	27	—
Dezember . .	454	3118	3960	21884	7	535	—	29958	9080	20	—	1240	1413	5281	19033	15	306	27288	9739	10	—
Summa .	4089	47537	69742	340024	592	8789	160	470933	142496	17	6	6124	38444	86521	308126	1356	8972	449543	155809	7	—

B. Zwiſchen Berlin und Steglitz.

Monat.	Billets à Sgr. 2.	3.	5.	Ohne Billets zu ermäßigten Preiſen.					Billets à Sgr. 3.	5.				
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
März	—	220	24	—	244	26	—	—	—	—	—	—	—	—
April	—	774	139	20	933	101	17	—	300	40	340	36	20	—
Mai	383	5504	434	120	6441	654	8	—	356	46	402	43	8	—
Juni	108	1884	93	30	2115	212	18	—	1119	169	1288	140	2	—
Juli	130	7316	752	210	8408	876	3	—	726	137	863	95	13	—
Auguſt	164	5017	454	1213	6848	672	10	—	1118	72	1190	123	24	—
September	76	2728	181	1605	4590	422	17	—	700	116	816	89	10	—
Oktober	—	333	13	—	346	35	14	—	257	3	260	26	6	—
November	—	48	—	—	48	4	24	—	115	—	115	11	15	—
Dezember	—	—	—	—	—	—	—	—	103	2	105	10	19	—
Summa	861	23824	2090	3198	29973	3005	21	—	4794	585	5379	576	27	—
Summa der im Ganzen gefahr. Perſonen u. Betrag dafür					500906	145502	8	6			454922	156386	4	—

m. Güter-

Monat.	1839.							1840.						
	Paſſagiergut.		Frachtgut.		Betrag in Summa.			Paſſagiergut.		Frachtgut.		Betrag in Summa.		
	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.	Thlr.	ſg.	pf.	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.	Thlr.	ſg.	pf.
Januar . . .	—	—	—	—	—	—	—	671	1	1272	8	500	18	9
Februar . . .	—	—	—	—	—	—	—	683	31	1462	39	460	16	6
März	—	—	—	—	—	—	—	844	9	2001	13	717	14	6
April	—	—	—	—	—	—	—	1199	12	2035	23	875	21	9
Mai	—	—	—	—	—	—	—	1534	61	1292	59	1001	10	3
Juni	1028	24	464	9	265	27	—	1607	14	2219	24	1261	13	3
Juli	1306	18	719	34	608	11	6	1677	29	2522	68	1223	1	—
Auguſt. . . .	1264	51	783	—	722	27	—	1807	33	3401	72	1386	24	9
September .	1699	53	1752	51	982	29	—	1726	65	3140	109	1326	29	6
Oktober . . .	1606	7	1377	42	810	7	6	2017	66	3563	49	1859	16	—
November . .	765	23	1231	36	568	12	9	1182	26	3346	9	1024	27	6
Dezember . .	730	77	1635	30	649	19	—	977	63	3439	96	868	5	6
Summa .	8400	33	7962	92	4608	13	9	15927	80	29697	19	12506	19	3

Monat.	1842.													
	Paſſagiergut.		Frachtgut.		Wagen.	Pferde.	Eſel.	Kühe.	Schaafe.	Hunde.	Schweine.	Betrag in Summa.		
	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.								Thlr.	ſg.	pf.
Januar .	639	40	3986	76	5	4	—	—	59	59	92	630	5	3
Februar .	555	105	6178	71	8	6	1	—	—	90	126	767	17	9
März . .	832	7	6422	58	8	18	—	—	—	148	20	937	11	6
April . .	901	97	5166	100	23	25	—	2	12	161	80	929	13	6
Mai . . .	1352	61	7005	61	26	37	—	2	—	173	156	1102	26	10
Juni . . .	1128	57	7687	92	24	8	—	2	4	156	111	1250	23	3
Juli . . .	1149	64	7644	82	10	18	1	2	—	137	85	1060	19	—
Auguſt . .	1284	91	9196	57	43	17	—	6	4	126	156	1363	11	3
Septbr. .	950	49	8032	5	13	9	—	5	—	121	215	1131	9	—
Oktober .	1321	9	9694	49	22	17	—	1	1	99	190	1435	17	3
Novbr. .	794	108	7150	64	20	5	—	—	—	62	100	1130	27	6
Dezbr. . .	848	67	10645	21	5	5	—	—	1	54	49	1195	11	6
Summa	11759	95	88811	76	207	169	2	20	81	1386	1380	12935	13	7

Frequenz.

1841.

Paſſagiergut. Ztr.	Paſſagiergut. Pfd.	Frachtgut. Ztr.	Frachtgut. Pfd.	Wagen.	Pferde.	Eſel.	Kühe.	Schaafe.	Hunde.	Schweine.	Betrag in Summa. Thlr.	ſg.	pf.
769	103	3234	30	49	5	—	2	1	43	24	730	28	6
660	45	2857	26	43	12	—	2	—	78	64	663	28	3
1193	104	3761	13	61	13	—	—	12	148	5	911	27	6
1633	1	4266	39	82	12	2	2	—	206	6	1161	2	6
1807	90	4351	21	134	62	—	1	1	229	11	1445	10	3
1622	104	5036	9	190	21	—	1	8	201	39	1569	22	9
1623	72	3821	56	126	19	1	4	19	220	61	1281	21	9
1623	14	3385	74	113	20	—	3	18	153	41	1165	18	—
1138	92	3483	62	47	12	—	6	15	136	86	865	6	3
1123	23	7058	23	47	48	—	2	—	112	70	1264	2	9
755	104	6397	37	39	16	1	—	4	82	109	1117	9	3
752	27	5709	61	23	18	1	3	7	81	85	923	7	6
14705	9	53362	11	954	258	5	26	85	1689	601	13100	5	3

1843.

Paſſagiergut. Ztr.	Paſſagiergut. Pfd.	Frachtgut. Ztr.	Frachtgut. Pfd.	Wagen.	Pferde.	Kühe.	Kälber.	Schaafe u. Ziegen.	Hunde.	Schweine.	Federvieh.	Betrag in Summa. Thlr.	ſg.	pf.
825	43	9178	50	6	2	1	2	—	55	125	—	1059	26	9
568	26	8500	29	11	11	10	—	1	75	76	—	956	11	3
835	100	11797	44	10	8	8	—	2	71	36	1	1315	3	9
1005	68	10763	107	11	8	2	1	19	117	53	1	1309	—	—
1070	3	12177	29	17	50	16	12	15	169	94	—	1637	19	9
1384	97	12371	62	13	12	1	—	5	126	95	—	1463	3	6
1531	88	11739	45	14	14	4	—	4	161	56	—	1571	12	6
1367	54	10876	9	16	20	1	—	2	169	42	8	1579	29	—
1645	77	13425	103	45	50	—	11	1	146	86	2	1917	23	6
1559	39	13135	76	31	18	5	7	2	104	132	—	1873	17	3
913	104	12713	25	26	8	2	—	—	53	72	—	1592	13	3
934	62	12081	50	2	6	1	—	—	63	101	—	1446	2	9
13642	101	138733	79	202	207	51	33	51	1309	968	12	17722	13	3

n. Verſchiedenes.

Die Potsdamer Bahn, ihrer Richtung nach anſcheinend beſtimmt, den erſten Theil einer Schienenweg-Verbindung Berlin's mit Magdeburg ſowohl als mit Hamburg zu bilden, wird, ſo weit jetzt zu überſehen, über lang oder kurz wenigſtens die erſte dieſer Beſtimmungen erfüllen, indem ernſtlich eine Bahn von Potsdam nach Magdeburg projektirt wird. — Würde dies Werk nicht ausgeführt, ſo iſt die Zukunft dieſer Eiſenbahn nicht ſo befriedigend als die Gegenwart, da, wenn auch die bei Luſtfahrten konkurrirenden drei andern Bahnen keinen ſehr bedeutenden Abbruch gethan haben, die Begründung einer Bahn lediglich auf den Lokalverkehr in ſo fern im vorliegenden Falle etwas zweifelhaft iſt, als dieſer Verkehr nicht vorzugsweiſe durch induſtrielle und kommerzielle Beziehungen veranlaßt wird. — Dieſe Gründe veranlaßten die Geſellſchaft auch ſchon zur Erhöhung ihrer Fahrpreiſe. — —

Am 30. Oktober 1843 beging die Berlin-Potsdamer Eiſenbahn die Feier ihres fünfjährigen Beſtehens, bei welcher Gelegenheit nachſtehende Notizen mitgetheilt wurden: „Es ſind ſeit Eröffnung der Bahn 21655 Fahrten auf derſelben gemacht, und dabei 75798 Meilen zurückgelegt worden; dies kommt einem 15fachen Umfahren des Erdballs ziemlich gleich oder einer Fahrt nach dem Monde in ſeiner Erdferne. Befördert wurden 2,799729 Perſonen oder etwa neun Mal die Bevölkerung Berlins und Potsdams zuſammen genommen; mithin wird jährlich zwei Mal die ganze Bevölkerung hin und her in Bewegung geſetzt. Gegen frühere Zeit gehalten, ſind in dieſen letzten 5 Jahren mindeſtens ſo viel Perſonen hin und her auf dieſer Straße gereiſ't als in den Regierungszeiten der beiden letzten Könige zuſammengenommen bis zur Eröffnung der Bahn, d. h. vom Jahre 1786 bis 1838, alſo ein halbes Jahrhundert. Denn erſt in den frequenteſten Jahren der letzten Zeit betrug dieſer Verkehr nicht volle 100000 Perſonen jährlich, und früher, bevor die Straßen nach Dresden, Magdeburg und Leipzig über Potsdam führten, kaum ein Drittheil davon. Ein Durchſchnittsverkehr von über 50000 Perſonen jährlich in den letzten funfzig Jahren iſt daher gewiß eine ſehr hohe Annahme. So hat die Eiſenbahn die Verhältniſſe umgeſtaltet! Merkwürdig iſt auch der Karakter dieſes Verkehrs jetzt. Es ſind nämlich 13868 Perſonen aus den allerhöchſten Ständen, ihre Begleitung eingerechnet, auf dieſer Bahn befördert worden. Der verewigte Monarch, der nur zwei Jahre über die Eröffnung der Bahn hinaus lebte, und anfangs einige Vorurtheile dagegen hatte, hat nur 38 Fahrten auf derſelben gemacht; der jetzige König dagegen 270, die Königin 138, der Prinz von Preußen 371, der Prinz Carl 551 (was an Fahrzeit ungefähr einen vollen Monat beträgt), der Kaiſer von Rußland 10 u. ſ. w. Die Geſammt-Einnahme endlich hat 871585 Thlr. 25 Sgr. 4 Pf. betragen und die Bahn durchſchnittlich 7 Prozent Dividende gezahlt, darf ſich aber jetzt wohl auf eine höhere Rechnung machen. — Man ſieht alſo, daß das Unternehmen für ſich ſelbſt wie für das allgemeine Beſte ein höchſt günſtiges und förderliches geweſen iſt und der Feier ſeines 5jährigen Beſtehens vollſtändig würdig war. Kein einziger bedeutender Unfall iſt bei der

fünfjährigen Benutzung vorgekommen! — Möge es in dieſer Weiſe fortgedeihen und denen, die es gründeten und leiten oder ſich vertrauungsvoll dabei betheiligten, auch der Vortheil dauernd bleiben, der einem mit einſichtsvollem Blick in das Bedürfniß der Zeit unternommenen und ſo ſorgfältig fortgeführten Werke mit allem Rechte zuſteht." —

2. Berlin-Hamburger Eiſenbahn.

Geſchichte dieſer Bahn.

Seit dem Anfange des Jahres 1835 ſind verſchiedene Vorſchläge und Abhandlungen über dieſes Unternehmen veröffentlicht (z. v. z. B. Eiſenbahn-Journal Nr. 1. 2. flgd.), deſſen auch ſchon einige Jahre zuvor bei den Verhandlungen über die Hamburg-Hannover Eiſenbahn und im Jahre 1836, als wegen der Boitzenburg-Wismar Eiſenbahn ein Vertrag geſchloſſen wurde, gelegentlich Erwähnung geſchah. — Die Hamburg-Bergedorfer Eiſenbahn-Geſellſchaft ließ 1838 das Terrain am rechten Elbufer im Allgemeinen unterſuchen, und der damit beauftragte Ingenieur berichtete über den nivelliſtiſchen Karakter des Landes damals Folgendes:

Wenn man von Bergedorf in einer ſüdöſtlichen Richtung dem Elbſtrome folgt, ſo berührt man zuerſt die Gebiete von Kurlslak und Altengamme — vollkommene Ebenen und fruchtbare Landſtrecken, den freien Städten Hamburg und Lübeck gemeinſchaftlich gehörend — welche dem Ingenieur wegen ihrer außerordentlich horizontalen (der Anlage einer Eiſenbahn ſo günſtigen) Lage (extremly favorable levels) die nämlichen Vortheile, welche wir ſchon in Billwärder gefunden haben, darbieten; und indem ich nun ihre Terrain-Eigenſchaften in Anſchlag bringe, ſtehe ich nicht an, zu behaupten, daß eine Eiſenbahn auf dieſelbe Bauart und mit derſelben Leichtigkeit, wie in obigem Falle, über dieſen Diſtrikt würde angelegt werden können.

Nachdem man Altengamme verlaſſen hat, verändert das nördliche Ufer der Elbe ſeinen bisherigen Karakter einer flachen Marſchgegend in ein ſandiges Hochland (upland) und ſteigt mehr und mehr, ſo wie man ſich Geeſthacht nähert, wo die Ufer gleich hart am Strome ſchon eine beträchtliche Höhe erreichen. —

Von Geeſthacht bis Lauenburg werden ſie noch höher und erheben ſich ſchnell 1 à 200 Fuß über den Waſſerſtand, indem ſie ein mächtiges Tafelland (table-land) darſtellen, welches nur ſtellenweiſe von den Bächen (brooks) und Strömen, welche in die Elbe laufen, unterbrochen wird, aber im Allgemeinen doch eine anſehnliche Höhe behauptet. Gleich öſtlich von Lauenburg kommt das Thal der Stebnitz, welche ein niedriges Delta von großer Ausdehnung bildet. — Im Oſten von dieſer Niederung finden wir ein anſehnliches hohes Land, wie bei Lauenburg, welches in einer verſchiedenen, jedoch ſtets beträchtlich bleibenden Erhöhung dicht an der Elbe hinläuft und bis gegen Boitzenburg dieſelbe Höhe behauptet. Hier findet man das Hochland (oder Plateau) wieder durch das niedrige und ausgedehnte Thal der Boitze unterbrochen. —

In Betracht aller dieſer Umſtände iſt es gänzlich unausführbar, eine Eiſenbahn auf dem hohen Rücken des Landes (summit-elevation) über die unterbrochenen Hoch-Ebenen von Lauenburg und Mecklenburg nach Boitzenburg zu führen; wenn aber die Erbauung einer Eiſenbahn auf dem nördlichen (rechten) Ufer der Elbe erfordert werden ſollte, ſo würde ſie wahrſcheinlich beſſer in einer Höhe, welche ſie nur eben gegen die Ueberſchwemmungen des Fluſſes ſichern würde, angelegt werden können. Jedoch würde auch dies ein koſtbares Werk werden, wegen der großen Ausdehnung der nöthigen Schutzwehren gegen den Strom zu (river walling), um das loſe ſandige Ufer vor Abſpülung zu bewahren. —

Im Anfange des Jahres 1840 wurde (wie es ſcheint, zuerſt von der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn-Geſellſchaft) der Plan einer Eiſenbahn-Anlage zwiſchen Berlin und Hamburg wieder aufgenommen, und zwar als Verlängerung der Potsdamer Eiſenbahn, über Brandenburg, Genthin, Tangermünde, Stendal, Salzwedel, Lüneburg nach Bergedorf, mit einer Zweigbahn von Genthin nach Magdeburg, um auf dieſe Weiſe mittelſt der Hamburg-Bergedorfer und Berlin-Potsdamer Eiſenbahn die Städte Berlin, Hamburg und Magdeburg mit einander in direkte Verbindung zu bringen. —

Die ganze Strecke, ungefähr 39 Meilen betragend, ſollte ein Anlage-Kapital von circa 8 Millionen Thaler erfordern, welches um ſo ſicherer rentiren müßte, als die Bahn von Potsdam bis Genthin den ganzen Verkehr von Hamburg nach Berlin, von Pommern und Schleſien umfaſſen und einen Theil der Frequenz von Berlin bis Magdeburg und — ſofern die nicht mehr in weiter Ausſicht liegende Bahn von Magdeburg über Braunſchweig, Hannover, Minden ꝛc. ins Leben trete — auch noch der Verkehr gegen den dem Harze nördlich gelegenen Weſten Deutſchlands hin aufnehmen würde, während der Theil von Hamburg bis Genthin durch die Frequenz zwiſchen Hamburg und Berlin, und Hamburg, Magdeburg, Leipzig, ſo wie der Altmark, reichliche Zinſen in Ausſicht ſtellte. Dieſes Unternehmen ſtützte ſich:

1. auf die Nutzbarkeit und Zweckmäßigkeit hinſichtlich Preußens, Hamburgs und Hannovers. — Gründe: Für Preußen iſt dieſe Bahn nützlich und zweckmäßig:
   a. weil ſie auf dem kürzeſten Wege Magdeburg, Berlin und Hamburg verbindet, und dabei die bedeutendſten Fabrik- und Handelsſtädte der Mark berührt;
   b. ſie bewirkt eine direkte Verbindung Berlins mit Magdeburg auf dem dieſſeitigen Elbufer, was in militairiſcher Hinſicht wichtig iſt;
   c. ſie geſtattet Kapitaliſten, ihr Geld in einem Unternehmen anzulegen, welches bei der großen Frequenz der verſchiedenen, auf ihr erweiterten Hauptſtraßen einen ſicheren Gewinn verſpricht;
   d. ſie bringt eine der fruchtbarſten Provinzen (die Altmark) mit den übrigen Theilen der Monarchie in Verbindung, und verhilft dieſelbe, die jetzt an allen Verbindungen Mangel hat, zur Wohlhabenheit. —
2. Eine Linie durch Mecklenburg nach Hamburg würde dagegen gar keine Städte berühren und nur Vortheile für Mecklenburg haben. —

Endlich waren ſämmtliche Städte: Potsdam, Brandenburg, Genthin, Burg, Tangermünde, Stendal, Salzwedel, und die Landkreiſe, in welchen dieſe liegen, mit Privatgeſuchen eingekommen, worin ſie um dieſe Eiſenbahn gebeten und dieſelbe als einziges Mittel, ſie vor Verarmung zu ſchützen, dargeſtellt hatten.

Für Hamburg iſt dieſe Eiſenbahnlinie, welche dieſe große Seeſtadt mit Berlin, Magdeburg, Hannover und Braunſchweig verbindet, unbedingt wichtiger, als eine, welche blos die Verbindung Hamburgs und Berlins zum Zweck hat. —

Für Hannover. Wenn es dieſe Bahn geſtattet, ſo geht der ganze Verkehr Hamburgs ſowohl nach Preußen als nach Leipzig, durch Hannover, und die Größe deſſelben macht eine Eiſenbahn durch die Lüneburger Haide nicht nur möglich, ſondern zu einem rentablen Geſchäft. —

Gleichzeitig ließ die Hamburg-Bergedorfer Eiſenbahn-Geſellſchaft das Terrain an beiden Elbufern genauer unterſuchen, um der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn die Hand zu bieten; unter dem 26. September 1840 aber trat eine neue Geſellſchaft mit einer Aufforderung zur Unterzeichnung der, für die Vollendung der Vorarbeiten, erforderlichen Summe auf. —

Dieſe, vorzugsweiſe aus Berliner Bankiers und Kaufleuten beſtehend, beabſichtigte den Bau einer Eiſenbahn zwiſchen Berlin und Hamburg auf dem rechten Elbufer über Wittenberge. — Aus ihren Angaben geht hervor, daß das Anlage-Kapital auf höchſtens 10 Mill. Thlr. veranſchlagt iſt, „obwohl es keinem Zweifel unterliegt, daß dieſes nur aus äußerſter Vorſicht ſo hoch veranſchlagte Kapital nicht verwendet werden dürfte, indem ſich bei dem beabſichtigten Bahnzuge keine erheblichen Terrainſchwierigkeiten entgegenſtellen.“ — Um die Vorarbeiten zu vollenden, die nöthigen Unterhandlungen anzuknüpfen ꝛc. wird zur Unterzeichnung von 50000 Thlr. aufgefordert, doch dürfen ohne beſondere Erlaubniß von einem Einzelnen nicht über 500 Thlr. gezeichnet werden. Jeder dazu bezahlte Thaler giebt Anrecht auf 200 Thlr. Aktie, wobei er als Einzahlung in Anrechnung gebracht wird. — Sollten über 50000 Thlr. gezeichnet werden, ſo wird dieſes Anrecht gleichmäßig vertheilt; wer ſpäter in einem Zeitraum von 6 Wochen nach der Aufforderung keine Aktien zeichnet, iſt zu einer Rückforderung nicht berechtigt. — Sobald die Unterzeichnung geſchloſſen iſt, erwählen die Theilnehmer ſelbſt ein Komité, deſſen Sitz in Berlin iſt. — Jede zu den Vorarbeiten eingezahlten 5 Thlr. berechtigen bei dieſer Wahl zu einer Stimme. Die Subſkriptions-Bedingungen ſind mit der größten Genauigkeit abgefaßt und übertragen dem Komité alle erforderlichen Vollmachten in ſolcher Beſtimmtheit, daß ähnliche Einwürfe, wie ſie bei der Eiſenbahn zwiſchen Rhein und Weſer ſpäter erhoben wurden, hier nicht vorkommen können.

Sehr erfreuliche Ereigniſſe für dieſes, auch von der Hamburg-Bergedorfer Bahn begünſtigte Komité waren die Beſchlüſſe des Mecklenburgiſchen Landtages vom 30. November 1840:

1. daß das Expropriationsgeſetz auch auf Eiſenbahnen auszudehnen ſei;
2. daß die Stände eine Aktienzeichnung von 30000 Thlr. pro Meile für

die Bahn von Wismar und Boitzenburg, und von Berlin nach Hamburg, ſo weit dieſe Mecklenburg berührt, bewilligen wollten; ſodann ein Reſkript des Königl. Preußiſchen Finanz- und Handels-Miniſterii vom 28. Januar 1841, folgenden weſentlichen Inhalts:

„Im Allerhöchſten Auftrage eröffne ich dem Komité auf die mir zur Beſcheidung zugegangene Immediat-Vorſtellung vom 27. Dezember vor. J., bei Rückgabe der eingereichten Verfügung vom 28. November vor. J., daß des Königs Majeſtät unter den beiden konkurrirenden Projekten für die Herſtellung einer Eiſenbahn zwiſchen Berlin und Hamburg zunächſt dasjenige, wonach die Bahn auf dem rechten Elbufer über Wittenberge durch die Priegnitz geführt werden ſoll, zur Berückſichtigung geeignet erachtet hat; vorausgeſetzt, daß mit der Großherzogl. Mecklenburgiſchen Regierung eine Verſtändigung, namentlich über die Wahl einer angemeſſenen Richtung, zu Stande kommt, auch Königl. Däniſcher Seits keine Schwierigkeiten gemacht werden. Demgemäß haben Allerhöchſtdieſelben den Anträgen wegen Konzeſſionirung der projektirten Bahn auf dem linken Elbufer vorläufig keine Folge zu geben, dagegen die weitere Verfolgung des von dem Komité vorbereiteten Unternehmens zu genehmigen geruht.

Ich finde mich daher ermächtigt, dem Komité auf die Ertheilung der Konzeſſion für dieſes Unternehmen für den Fall Ausſicht zu eröffnen, daß jener Vorausſetzung entſprochen wird, und daß binnen einer Friſt von 6 Monaten nicht nur die Ausführbarkeit des projektirten Unternehmens nach Anleitung der von dem Herrn Ober-Präſidenten unterm 14. Dezember 1838 bekannt gemachten allgemeinen Beſtimmungen über die Begründung von Anträgen auf Konzeſſionirung von Eiſenbahn-Anlagen nachgewieſen, ſondern auch die Nachweiſung des ſich als erforderlich ergebenden Bau-Kapitals durch eine genügende Anzahl von Theilnehmern geſichert werde. — Schließlich bemerke ich noch, daß der Königl. Regierung in Potsdam von der Lage der Sache und dem Geſuche vom 28. Oktober pr. Nachricht gegeben worden iſt, um demſelben bei den Vorarbeiten auf geeignete Weiſe die gewünſchte Unterſtützung angedeihen zu laſſen. —

Endlich der Beſchluß der Däniſchen Regierung, daß die Vorarbeiten im Lauenburgiſchen geſtattet werden, und daß das Unternehmen, unter Vorausſetzung der erwähnten Richtung in der möglichſten Nähe der Elbe, auf alle Unterſtützung werde rechnen können, welche die dieſſeitigen Verhältniſſe und Intereſſen geſtatteten. —

Dieſe Ereigniſſe, und daß die Großherzogl. Mecklenburgiſche Regierung von ihrem Verlangen, die Bahn ſolle über Schwerin geführt werden, abgeſtanden ſei und nur eine Zweigbahn für Schwerin bedinge, theilte das proviſoriſche Komité den Unterzeichnern in einem Schreiben vom 15. April 1841 mit, forderte auch zur Wahl eines definitiven Komité's auf, welche nach einer ferneren Mittheilung vom 19. Juli 1841 auf die bisherigen Mitglieder fiel. —

Die anfangs im Allgemeinen nicht ſehr rege Theilnahme für dieſes Unternehmen in Hamburg wurde durch einen (auf Veranlaſſung der Kommerz-Deputation geſtifteten) Hülfsverein lebhafter geweckt, die techniſchen Unter-

ſuchungen aber mit Eifer betrieben. Eine der größten Schwierigkeiten, nämlich die Anſichten der betreffenden Staaten, deren Gebiet die Bahn berührt, über die zweckmäßigſte Richtungslinie in Uebereinſtimmung zu bringen, wurde dadurch beſeitigt, daß im Herbſt 1841 beſonders dazu bevollmächtigte Abgeordnete dieſer Regierungen in Berlin zuſammentraten, um über die Anſchluß-, Tranſit- und ſonſtigen adminiſtrativen Verhältniſſe zu unterhandeln.

Den weſentlichen Inhalt des, in Folge dieſer gemeinſamen Berathungen, unterm 8. November 1841 abgeſchloſſenen Staatsvertrages zwiſchen Preußen, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin und den Senaten der freien und Hanſeſtädte Lübeck und Hamburg, die Herſtellung einer Eiſenbahn-Verbindung zwiſchen Berlin und Hamburg betreffend, theilen wir in dem Nachſtehenden mit.

Artikel 1.

Die Königl. Preußiſche Regierung erklärt ſich bereit, einer, Behufs der Herſtellung einer Eiſenbahn-Verbindung auf dem rechten Ufer der Elbe zwiſchen Berlin und Hamburg ſich bildenden Aktien-Geſellſchaft die Anlegung einer Eiſenbahn von Berlin in der Richtung auf Wittenberge oder Perleberg und weiter bis zur Mecklenburg-Schweriniſchen Grenze zu geſtatten.

Zur Fortführung dieſer Eiſenbahn von der Preußiſch-Mecklenburgiſchen bis zur Mecklenburgiſch-Lauenburgiſchen Grenze wird die Großherzogl. Mecklenburg-Schweriniſche Regierung und zur weiteren Fortſetzung der Bahn durch das Großherzogthum Lauenburg in der Richtung auf Bergedorf wird die Königl. Däniſche Regierung derſelben Aktien-Geſellſchaft die Konzeſſion ertheilen.

Die Senate der beiden freien und Hanſeſtädte werden die Fortführung dieſer Bahn durch das beiderſeitige Gebiet bis zu der bereits im Bau begriffenen Hamburg-Bergedorfer Bahn, ſo wie den Anſchluß an die letztgenannte Bahn genehmigen und die erforderliche Konzeſſion verleihen. Für den Fall, daß die Berlin-Bergedorfer Eiſenbahn-Geſellſchaft ſich mit der Hamburg-Bergedorfer Eiſenbahn-Geſellſchaft über den Anſchluß nicht einigen ſollte, werden die Senate, in Gemäßheit des von ihnen in den Konzeſſionen der letztgedachten Geſellſchaft vom $\frac{1}{2}\frac{1}{7}$. Mai gemachten Vorbehalts, die Bedingungen des Anſchluſſes feſtſtellen.

Sollten die beiden Geſellſchaften unter Genehmigung der Senate ſich darüber verſtändigen, daß die Hamburg-Bergedorfer Eiſenbahn integrirender Theil des Unternehmens werde, ſo haben die übrigen kontrahirenden Regierungen nichts zu erinnern.

Artikel 2.

Die Bahn ſoll in einer ununterbrochenen, möglichſt geraden Richtung, ſo weit als die Territorial-, Terrain- und Verkehrs-Verhältniſſe es geſtatten, zwiſchen Berlin und Bergedorf geführt werden.

Unter Aufrechthaltung dieſes weſentlichen Grundſatzes bleibt jeder der kontrahirenden Regierungen überlaſſen, die ſpezielle Richtung der Bahn in ihrem Gebiete zu beſtimmen.

Artikel 3.

Für den Fall, daß die Großherzogl. Mecklenburg-Schweriniſche Regierung mit der Geſellſchaft über eine, gleich der Hauptbahn, mit Lokomotive zu befahrende Zweigbahn nach Schwerin ſich verſtändigt, ſind die übrigen kontrahirenden Regierungen damit einverſtanden, daß dieſe Zweigbahn als ein integrirender Theil des geſammten

Unternehmens betrachtet und gleichzeitig mit der Hauptbahn zur Ausführung gebracht werde.

Artikel 4.

So wie die beabſichtigte Eiſenbahn-Unternehmung ihrem ganzen Zwecke nach nicht in einzelne, für ſich beſtehende und verwaltete Theile nach den von ihr berührten Staatsgebieten abgeſondert werden kann, ſondern als ein Ganzes, nach gleichmäßigen Grundſätzen behandelt und von einem Punkte aus geleitet und verwaltet werden muß, ſo werden auch die Verhältniſſe der Geſellſchaft zum Staat und zum Publikum von den kontrahirenden Regierungen möglichſt gleichmäßig geordnet werden. In dieſer Rückſicht, und da der größte Theil der beabſichtigten Eiſenbahn auf dem Gebiete der Königl. Preußiſchen Regierung belegen ſein wird, erklären die Regierungen ſich bereit, die legislativen und adminiſtrativen Anordnungen für die in ihrem Gebiete belegenen Bahnſtrecken mit den Beſtimmungen des Königl. Preußiſchen Geſetzes vom 3. November 1838 über die Eiſenbahn-Unternehmungen und deſſen etwaige Modifikationen in Uebereinſtimmung zu bringen, in ſo weit nicht Eigenthümlichkeiten der verſchiedenen Landes-Geſetzgebungen oder Lokal-Verhältniſſe Abweichungen davon bedingen.

In Bezug auf die einzelnen §§. des obengedachten Geſetzes iſt noch Folgendes beſonders verabredet worden.

Artikel 5 zu §. 3 des Geſetzes.

Die kontrahirenden Regierungen werden über den Inhalt des Statuts der Geſellſchaft vor Ertheilung der Beſtätigung ſich verſtändigen.

Artikel 6 zu §. 4 des Geſetzes.

Die Spurweite der Eiſenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung wird auf 4 Fuß 8½ Zoll engliſchen Maaßes im Lichten der Schienen feſtgeſetzt.

Die durch die Königl. Preußiſche Regierung zu veranlaſſende Prüfung der auf der Eiſenbahn anzuwendenden Fahrzeuge wollen die andern kontrahirenden Regierungen auch für die in ihren Gebieten belegenen Bahnſtrecken genügend halten.

Artikel 7 zu §§. 8—19 des Geſetzes.

Statt dieſer Beſtimmungen werden für das Herzogthum Lauenburg und das Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin über die Verpflichtung der Grund-Eigenthümer, den zur Anlage der Eiſenbahn und deren Bauwerk erforderlichen Grund und Boden, ſei es zu bleibenden oder vorübergehenden Zwecken, der Geſellſchaft zu überlaſſen, anderweite geſetzliche Verpflichtungen unverweilt ergehen.

Für das beiderſtädtiſche Gebiet werden die Vorſchriften des dort geltenden Expropriations-Geſetzes vom $\frac{1}{4}$. Mai 1840 zur Anwendung kommen.

Artikel 8 zu §. 23 des Geſetzes.

Mit Rückſicht auf die Nothwendigkeit übereinſtimmender polizeilichen Anordnungen für die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung werden die kontrahirenden Regierungen über den Erlaß eines weſentlich gleichmäßigen Bahn-Polizei-Reglements, ſo wie über die in der Folge etwa nöthig werdenden Abänderungen deſſelben ſich gegenſeitig verſtändigen.

Artikel 9 zu §§. 26—35 des Geſetzes.

Die hierin enthaltenen Vorſchriften werden zwar im Weſentlichen auf die für die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung zu ertheilenden Konzeſſionen maaßgebend erklärt werden; vor ihrer Anwendung wollen jedoch die kontrahirenden Regierungen nach den inzwiſchen gemachten Erfahrungen etwaige Modifikationen in gemeinſchaftliche Erwägung nehmen. Jedenfalls werden dieſelben nur nach vorangegangener gegenſeitiger Verſtändigung andere Transport-Unternehmer, außer der Geſellſchaft ſelbſt, zulaſſen.

Innerhalb des eigenen Gebiets bleibt jeder Regierung die Zulaſſung ſolcher Unternehmer zwar unbenommen, jedoch darf hierdurch die zweckmäßige Anordnung und Aenderung der Hauptfahrten nicht gehindert werden.

Artikel 10 zu §§. 36 und 37 des Geſetzes.

Die Königl. Däniſche und Großherzogl. Mecklenburg-Schweriniſche Regierung, ſo wie die Senate der beiden freien und Hanſeſtädte, werden in Anſehung der Verhältniſſe der Geſellſchaft zum Poſtweſen keine für dieſelbe läſtigere Bedingungen ſtellen, als in den §§. 36 und 37 des Geſetzes enthalten ſind.

Artikel 11 zu §§. 38 und 39 des Geſetzes.

Die kontrahirenden Regierungen ſind übereingekommen, daß, außer der Abgabe, welche in Folge der für die Preußiſchen Eiſenbahnen zu gewärtigenden allgemeinen Beſtimmungen von dem Reinertrage des Unternehmens in ſeiner geſammten Ausdehnung von Berlin bis Bergedorf wird erhoben werden, der Geſellſchaft keine beſonderen Abgaben für die in den verſchiedenen Gebieten belegenen Bahnſtrecken, als: Gewerbeſteuer, Konzeſſionsgeld und dergleichen, auferlegt werden ſollen.

Es wird der Ertrag der Abgabe ausſchließlich zur Amortiſation des in dem Unternehmen angelegten Kapitals verwendet werden.

An dem Amortiſations-Fonds ſoll einer jeden Regierung ein nach dem Längenverhältniß der Bahnſtrecken zu berechnender Antheil zuſtehen, dergeſtalt, daß, wenn dereinſt die Amortiſation zu Stande gebracht ſein wird, die in jedem Gebiete belegene Bahnſtrecke in das Eigenthum der Regierung übergeht.

Die Königl. Preußiſche Regierung wird die Erhebung der Abgabe und die Verwaltung des gemeinſchaftlichen Amortiſations-Fonds übernehmen, und die Reſultate derſelben von drei zu drei Jahren zur Kenntniß der mitbetheiligten Regierungen bringen.

Die Art und Weiſe der Ausführung der Amortiſation bleibt näherer Verſtändigung vorbehalten.

Artikel 12 zu §. 40 des Geſetzes.

Es wird dem Grundſatze beigetreten, nach vollendeter Amortiſation dem Unternehmen eine ſolche Einrichtung zu geben, daß der Ertrag des Bahngeldes die Koſten der Unterhaltung der Bahn und der Verwaltung nicht überſteigt, und behalten die kontrahirenden Regierungen ſich vor, ſodann im gemeinſchaftlichen Einverſtändniſſe ſolche Veranſtaltungen zu treffen, daß der Transport auf der Bahn ununterbrochen und im Zuſammenhange, ſei es von Seiten der Regierung ſelbſt, oder von hierzu mit Konzeſſion verſehenen Unternehmern, betrieben werde.

Artikel 13 zu §. 41 des Geſetzes.

Die kontrahirenden Regierungen ſind darin einverſtanden, daß der Ertrag der Abgabe, welche den mit der Geſellſchaft konkurrirenden Transport-Unternehmern auferlegt werden möchte, zur Verſtärkung des im Artikel 11 erwähnten Amortiſations-Fonds verwendet werden ſoll.

Artikel 14 zu §. 42 des Geſetzes.

Falls der Ankauf der Bahn nach den Grundſätzen des §. 42 eingeleitet werden ſollte, werden die kontrahirenden Regierungen darüber eine vorherige Verſtändigung eintreten laſſen, wobei denn der von einer jeden Regierung zu übernehmende Antheil an der zu leiſtenden Entſchädigung und an den etwaigen Schulden der Geſellſchaft, ſo wie die Vertheilung des von dieſer den Regierungen zu übereignenden Inventariums und des Reſerve-Fonds feſtzuſtellen ſein wird. Für dieſen Fall werden die kontrahirenden Regierungen die zur zweckmäßigen Benutzung der Bahn zu treffenden Einrichtungen vereinbaren.

Artikel 15 zu §. 44 des Geſetzes.

Der durch dieſe Beſtimmung dem Unternehmen im Preußiſchen Gebiete zugeſicherte Schutz gegen eine Konkurrenz-Bahn ſoll demſelben in gleicher Art auch in den übrigen Staatsgebieten gewährt werden.

Auch erklärt die Königl. Preußiſche Regierung eine durch die Altmark zu leitende direkte Eiſenbahn zwiſchen Berlin und Hamburg am linken Ufer der Elbe jedenfalls während eines Zeitraums von fünf Jahren, vom Tage der definitiven Konzeſſions-Ertheilung für die Bahn-Anlage auf dem rechten Elbufer an gerechnet, nicht geſtatten zu wollen.

Artikel 16 zu §. 46 des Geſetzes.

Jeder der kontrahirenden Regierungen bleibt es überlaſſen, innerhalb ihres Gebietes die Anſchließung und Anmündung von Zweig- und Seitenbahnen an die beabſichtigte Eiſenbahn in jeder Richtung zu geſtatten oder ſelbſt zu veranſtalten.

Artikel 17.

Die Direktion der Eiſenbahn-Geſellſchaft ſoll zwar ihren Sitz in Berlin haben, dieſelbe muß jedoch ſowohl für das Mecklenburgiſche, als auch für das Lauenburgiſche und das beiderſtädtiſche Gebiet daſelbſt wohnhafte Bevollmächtigte beſtellen, welche den Regierungen auf Verlangen jede Auskunft über Verwaltung des Unternehmens zu ertheilen haben.

Artikel 18.

Die Geſellſchaft hat ihren ordentlichen Gerichtsſtand in Berlin; jedoch iſt dadurch der Gerichtsſtand der belegenen Sache und des Kontrakts, ſo wie des forum delicti commissi, nicht ausgeſchloſſen, auch bleibt jeder Regierung überlaſſen, die Geſellſchaft zu verpflichten, wegen Entſchädigungs-Anſprüche, welche aus der Anlage oder dem Betriebe der Bahn in ihrem Gebiete hervorgehen, vor den dortigen Gerichten Recht zu nehmen.

Artikel 19.

Die Geſellſchaft iſt verpflichtet, mit allen Anträgen, welche das Unternehmen in ſeiner Geſammtheit betreffen, ſich zunächſt an die von der Königl. Preußiſchen Regierung ihr dazu benannte Behörde zu wenden. Die Königl. Preußiſche Regierung wird ſich darüber mit den übrigen kontrahirenden Regierungen in Beziehung ſetzen und demnächſt den erforderlichen Beſcheid erlaſſen. Ueberhaupt wird dieſelbe in allen Fällen, wo die kontrahirenden Regierungen über Anordnungen, welche das Unternehmen in ſeiner Geſammtheit betreffen, einverſtanden ſind, mit ſolchen Anordnungen vorangehen, worauf ſodann nach erfolgter Mittheilung die kontrahirenden Regierungen gleichmäßige Verfügungen erlaſſen werden.

Artikel 20.

Zwiſchen den gegenſeitigen Unterthanen ſoll, ſowohl bei Feſtſtellung der Beförderungspreiſe, als der Zeit der Abfertigung, kein Unterſchied gemacht werden, namentlich ſollen die aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des andern Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Beförderungspreiſe, noch rückſichtlich der Abfertigung ungünſtiger behandelt werden, als die aus den betreffenden Staaten abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Artikel 21.

In Betreff der Durchgangsabgaben von den auf der Berlin-Hamburger Eiſenbahn durch die verſchiedenen Gebiete tranſitirenden Gegenſtänden haben die kontrahirenden Regierungen vorläufig bis zum 1. Januar des Jahres 1868 Nachſtehendes vereinbart:

A. Es werden an Durchgangsabgaben von Einhundert Pfund brutto Hamburger Gewicht folgende Beträge in Kourant nach dem 17 Guldenfuße erhoben werden,

1. im Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin:
„Zwei und ein halber Schilling;“

2. im Herzogthum Lauenburg:

a. in der Regel der allgemeine Tranſitzoll von Fünf Schillingen nebſt 6 pCt. Sporteln von dieſer Abgabe unter Aufrechthaltung der beſtehenden Befreiungen,

b. ausnahmsweiſe von allen auf der Eiſenbahn tranſitirenden Gegenſtänden, welche aus Preußen kommen, oder dahin gehen, von wo ſie auch weiter herkommen mögen oder welches auch ihre weitere Beſtimmung ſei,
„Ein Schilling;“

3. im beiderſtädtiſchen Gebiete:
„Ein Viertel Schilling.“

B. Dem Gewichte von Einhundert Pfund werden bei der Erhebung an Durchgangsabgaben gleich gerechnet:
„Ein Stück großes Vieh“ (Pferde, Ochſen, Kühe),
„Zwei Stück kleines Vieh,“
„Vierzig Stück lebendes Geflügel.“

C. Abgabenfrei tranſitiren:

1. Steinkohlen,
2. Das Paſſagiergut der Reiſenden und deren Wagen.

D. Die unter A 2) b. gewährte Ausnahme wird für die Königlich Däniſche Regierung nur ſo lange bindend ſein, als der Tranſit von der Nordſee und Elbe her über Preußiſche Oſtſeehäfen und in umgekehrter Richtung nicht mit einer geringeren Durchgangsabgabe als der unter A 2) a. erwähnte allgemeine Tranſitzoll, belegt ſein wird.

Die in dem Vertrage zwiſchen Preußen und Dänemark vom 27. Juni 1841 auf einen Zeitraum von 30 Jahren ſtipulirte Zollfreiheit für den Tranſit von und nach Preußen auf der Berlin-Hamburger Chauſſee wird mit der Eröffnung der Eiſenbahn aufhören, und es ſoll von da ab, in Anſehung des von der Königlich Däniſchen Regierung zu erhebenden Durchgangszolles, die Gleichſtellung der gedachten Chauſſee mit der Eiſenbahn eintreten.

Im Laufe des Jahres 1867 wollen die kontrahirenden Regierungen über die fernere, den Verkehrsverhältniſſen entſprechende Normirung der Durchgangsabgaben in Verhandlung treten.

Artikel 22.

Bei der Anordnung und Ausführung der Maaßregeln, welche zur Kontrole der Durchgangs-, beziehungsweiſe Ein- und Ausgangsabgaben von den auf der Eiſenbahn zu befördernden Gütern nothwendig werden, ſoll der Geſellſchaft jede zuläſſige Erleichterung zu Theil werden. Um insbeſondere Verzögerungen thunlichſt zu beſeitigen, welche entſtehen würden, wenn die zur Befahrung der Eiſenbahn dienenden Wagen, und die auf derſelben zu transportirenden Waaren und Effekten den über Deklaration, Reviſion und ſonſtige Abfertigung der ein- und ausgehenden Waaren beſtehenden zollgeſetzlichen Vorſchriften an der Grenze unbedingt unterworfen werden ſollten, behalten die kontrahirenden Regierungen ſich vor, ſowohl über die Verladung und den Verſchluß der auf der Eiſenbahn zu befördernden Gegenſtände, wie über

die Einrichtung einer Begleitung der eingehenden Wagenzüge von der Grenze ab bis zu einem, zur Vornahme zollamtlicher Abfertigung geeigneten Orte im Innern, und umgekehrt der ausgehenden Wagenzüge von einem ſolchen Orte bis zur Grenze durch Zoll- und Steuerbeamte, Beſtimmungen zu treffen, wodurch die Anwendung eines erleichternden Verfahrens in den überhaupt ſich hierzu eignenden Fällen möglich wird.

Artikel 23.

Die nach dem Vertrage zwiſchen Preußen und Dänemark vom 27. Juni 1834, ſo wie nach dem Vertrage zwiſchen Preußen und Mecklenburg-Schwerin vom 30. Juni 1824 und ſpäteren Erklärungen, ingleichen nach der Uebereinkunft zwiſchen Preußen und den freien und Hanſeſtädten Lübeck und Hamburg vom 28. Juli / 28. Oktober 1837 der Königl. Preuß. Poſtverwaltung zuſtehenden Rechte, hinſichtlich der ungehinderten Durchführung der Preußiſchen Brief- und Päckerei-Poſten auf der Berlin-Hamburger Chauſſee, finden auch rückſichtlich der Benutzung der Eiſenbahn von Berlin nach Bergedorf und umgekehrt dergeſtalt Anwendung, daß für den Durchgang eine Abgabe überall nicht zu entrichten iſt.

Eben ſo wird auf der Eiſenbahn ſowohl den Großherzoglich Mecklenburg-Schweriniſchen Poſten durch das Herzogthum Lauenburg, als den Königlich Däniſchen und den Großherzoglich Mecklenburg-Schweriniſchen Poſten auf beiderſtädtiſchem Gebiete bis Bergedorf und in entgegengeſetzter Richtung der abgabefreie Durchgang geſtattet werden. Der Poſtvertrag zwiſchen Dänemark und Mecklenburg-Schwerin vom 30. September 1840 erleidet hierdurch keine Abänderung, und wird in ſeinen Zugeſtändniſſen und Beſchränkungen auf die Eiſenbahn ausgedehnt. Die Königlich Däniſche und Großherzoglich Mecklenburgiſche Regierung, ſo wie die Senate der beiden freien und Hanſeſtädte, machen ſich anheiſchig, der Geſellſchaft die Verpflichtung aufzuerlegen, die auf der Eiſenbahn tranſitirenden Poſtgüter jeglicher Art mit jeder Fahrt gegen Bezahlung des, nach dem Gewichte ohne Unterſchied der Gegenſtände feſtzuſtellenden Frachtlohnes, unter Anwendung des niedrigſten Tarifſatzes für Päckereien mit befördern zu laſſen. Der Berechnung dieſes Frachtlohnes wird das Geſammtgewicht der Poſtgüter bei jeder Fahrt zum Grunde gelegt.

Die Beförderung muß, nach dem Verlangen der Poſtverwaltung, in den Wagen der Eiſenbahn-Geſellſchaft, oder in eigenen Wagen der Poſtverwaltung bewirkt werden. In letzterem Falle hat die Eiſenbahn-Geſellſchaft die Untergeſtelle, ohne weitere Vergütung, als welche nach dem Gewicht der verladenen Poſtſtücke bei jeder Fahrt im Ganzen zu entrichten iſt, herzugeben, auch wird dieſelbe den den Wagen begleitenden Poſtkondukteur oder Schirrmeiſter auf dieſem Wagen unentgeltlich mitreiſen laſſen.

In ſo weit durch die Ausführung des beabſichtigten Eiſenbahnunternehmens in den beſtehenden, auf Staatsverträgen beruhenden Poſtverhältniſſen zwiſchen den kontrahirenden Regierungen Abänderungen ſich als nothwendig ergeben möchten, bleiben darüber abgeſonderte Vereinbarungen vorbehalten.

Artikel 24.

Die kontrahirenden Regierungen verpflichten ſich, bei Mobilmachungen und außerordentlichen Truppenbewegungen Anſtalten zu treffen, und die Eiſenbahn-Geſellſchaft dazu anzuhalten, daß für die auf der Eiſenbahn zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfniſſen und Militäreffekten aller Art auch außerordentliche Fahrten eingerichtet und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umſtänden bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, ſondern auch die ſonſt noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militär-Verwaltungen der kontrahirenden Regierungen wird gegenſeitig die Befugniß vorbehalten, für dergleichen Transporte ſich eigner Transport- oder Dampfwagen zu bedienen. In ſolchen Fällen wird an die Geſellſchaft außer der Erſtattung der Feuerungskoſten nur ein mäßiges Bahngeld, ſo wie eine Vergütung für die etwaige Benutzung ihrer Transportmittel gewährt.

Auch wollen die kontrahirenden Regierungen darauf hinwirken, daß von der Geſellſchaft eine Anzahl von Transportfahrzeugen eingerichtet werde, um nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden zu können. Rückſichtlich der Beförderungspreiſe für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfniſſe, ſo wie Militäreffekten jeglicher Art, ſoll kein Unterſchied zwiſchen den Regierungen gemacht und von keiner derſelben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen jede Regierung für ihre eigenen Transporte der gedachten Art zu entrichten hat.

Es ſoll übrigens durch dieſe Beſtimmung eine Militärſtraße nicht ſtipulirt ſein, vielmehr jede Durchführung der genannten Art der betheiligten Regierung in angemeſſener Friſt vorher amtlich angezeigt werden.

Artikel 25.

Die kontrahirenden Staaten wollen ein wachſames Auge darauf haben, daß auf den Bahnhöfen oder in den Bahngebäuden weder Hazard-Spielbänke angelegt, noch überhaupt Hazardſpiele geduldet werden.

Artikel 26.

Um die Verhandlungen über diejenigen Angelegenheiten thunlichſt zu erleichtern, bei welchen künftig eine Verſtändigung der kontrahirenden Regierungen erforderlich ſein wird, erklären dieſelben ſich bereit, zu dieſem Behufe demnächſt Kommiſſarien in Berlin zu beſtellen.

Artikel 27.

Wenn binnen Jahresfriſt, vom Tage der Auswechſelung der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages an gerechnet, der Nachweis der Ausführbarkeit des Unternehmens nicht gegeben iſt, ſo ſoll dieſer Vertrag als nicht geſchloſſen angeſehen werden, und daher keine der kontrahirenden Regierungen in irgend einer Beziehung mehr daran gebunden ſein.

Artikel 28.

Gegenwärtiger Vertrag ſoll den hohen Kontrahenten zur Genehmigung vorgelegt, und die Auswechſelung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden ſobald als möglich, ſpäteſtens aber innerhalb acht Wochen, in Berlin bewirkt werden.

Deſſen zu Urkunde iſt derſelbe in vierfacher Ausfertigung von den Bevollmächtigten unterzeichnet und beſiegelt worden.

So geſchehen Berlin, den 8. November 1841.

In Bezug auf dieſen abgeſchloſſenen Vertrag wurden zugleich diejenigen Verhältniſſe, rückſichtlich welcher, bei der Ausführung des gedachten Unternehmens, die Hamburg-Bergedorfer Eiſenbahn in Betracht kommt, näher feſtgeſtellt und folgende Verabredungen getroffen:

Artikel I.

Die Spurweite der Hamburg-Bergedorfer Eiſenbahn ſoll mit der zu 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engliſchen Maaßes im Lichten der Schienen feſtgeſetzten Spurweite der Berlin-Bergedorfer Bahn fortwährend in Uebereinſtimmung erhalten werden.

Artikel II.

Es wird dafür Sorge getragen werden, daß das Regulativ der Bahnpolizei

für die Hamburg-Bergedorfer Bahn, ſeinem weſentlichen Inhalte nach mit dem künftigen Polizei-Reglement der Berlin-Bergedorfer Bahn in Einklang gebracht werde.

Artikel III.

Eine Verſtändigung über die Beförderung der Poſten auf der Berlin-Bergedorfer Eiſenbahn zwiſchen den betheiligten Poſtverwaltungen und der Eiſenbahn-Geſellſchaft ſind die Senate zu ermitteln bereit.

Artikel IV.

Die beiden Senate verpflichten ſich, bei Mobilmachungen und außerordentlichen Truppenbewegungen Anſtalten zu treffen, und die Hamburg-Bergedorfer Eiſenbahn-Geſellſchaft dazu anzuhalten, daß für die auf den im Artikel I. dieſes Vertrages erwähnten Eiſenbahnen zwiſchen Berlin und Hamburg zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfniſſen und Militäreffekten aller Art auch außerordentliche Fahrten eingerichtet, und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umſtänden bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, ſondern die ſonſt noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militärverwaltungen der kontrahirenden Regierungen wird gegenſeitig die Befugniß vorbehalten, zu dergleichen Transporten ſich eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen. In ſolchen Fällen wird an die Geſellſchaft außer der Erſtattung der Feuerungskoſten, nur ein mäßiges Bahngeld, ſo wie eine Vergütung für die etwaige Benutzung ihrer Transportmittel gewährt.

Auch wollen die beiden Senate darauf hinwirken, daß von der Geſellſchaft eine Anzahl von Transportfahrzeugen eingerichtet werde, um nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden zu können. Rückſichtlich der Beförderungspreiſe für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfniſſe, ſo wie Militäreffekten jeglicher Art, ſoll kein Unterſchied zwiſchen den Regierungen gemacht und von keiner derſelben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen jede Regierung für ihre eigenen Transporte der gedachten Art zu entrichten hat.

Es ſoll übrigens durch dieſe Beſtimmung eine Militärſtraße nicht ſtipulirt ſein, vielmehr jede Durchführung der genannten Art in angemeſſener Friſt vorher amtlich angezeigt werden.

Artikel V.

Es ſoll ein wachſames Auge darauf gehalten werden, daß auf den Bahnhöfen oder in den Bahngebäuden der Hamburg-Bergedorfer Bahn weder Hazard-Spielbänke angelegt, noch überhaupt Hazardſpiele geduldet werden.

Artikel VI.

Der Senat der freien und Hanſeſtadt Hamburg erklärt, daß mit Eröffnung der Eiſenbahn zwiſchen Berlin und Hamburg am rechten Elbufer, während der Dauer der Königlich Däniſcher Seits für den Tranſit auf der Eiſenbahn ertheilten Zuſagen, zur unmittelbaren Durchfuhr beſtimmte Waarentransporte von und nach Altona, nach und von dem Depothofe der Hamburg-Bergedorfer Bahn vor dem Deichthor, auf dem Wege durch das Dammthor, ſowohl in Laſtwagen in ungebrochener Ladung unter unentgeltlicher Begleitung, als mittelſt verſchließbaren, an der Eingangsſtätte mit einem Vorhängeſchloß zu verſehenden und im Depothofe, oder in umgekehrter Richtung an der Ausgangsſtätte des Dammthores wieder zu eröffnenden Wagen oder Fourgons zollfrei durchgeführt werden können. Die näheren Anordnungen und reſp. Vereinbarungen in dem Sinne einer thunlichen Förderung der gegenſeitig dabei obwaltenden Intereſſen werden der Königl. Däniſchen Regierung und dem Senate der Stadt Hamburg vorbehalten.

Eine gleiche Beſtimmung ſoll für den Fall der Fortführung der Hamburg-Bergedorfer Bahn auf dem linken Elbufer bis zum 1. Januar 1868 eintreten.

Artikel VII.

Sollte die Hamburg-Bergedorfer Eiſenbahn auf den Grund des Eingangs erwähnten Vertrages vom heutigen Tage nicht zu Stande kommen, ſo wird der gegenwärtige Vertrag als nicht geſchloſſen angeſehen werden.

Artikel VIII.

Derſelbe ſoll den Kontrahenten zur Genehmigung vorgelegt und die Auswechſelung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden ſobald als möglich, ſpäteſtens aber innerhalb acht Wochen, in Berlin bewirkt werden.

Deſſen zu Urkunde iſt derſelbe in vier gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und von den Bevollmächtigten unterzeichnet und beſiegelt worden.

So geſchehen Berlin, den 8. November 1841.

Die Auswechſelung der über den vorſtehenden Staatsvertrag ausgefertigten Ratifikations-Urkunden geſchah am 18. Februar 1843, und nunmehr ſchien, nach folgender, an den Provinzial-Landtag der Marken ergangenen Eröffnung, die Bahn am rechten Elbufer geſichert, wenn die erforderlichen Geldmittel zuſammenkommen würden.

Eiſenbahn zwiſchen Berlin und Hamburg.

„Nachdem Wir von den beiden konkurrirenden Projekten für die Herſtellung einer Eiſenbahn-Verbindung zwiſchen Berlin und Hamburg Kenntniß genommen, haben Wir zunächſt dasjenige, wonach die Bahn auf dem rechten Elbufer durch die Priegnitz geführt werden ſoll, unter Vorausſetzung einer angemeſſenen Vereinbarung mit den betreffenden Regierungen, zur Berückſichtigung geeignet erachtet, und Unſeren Finanz-Miniſter ermächtigt, wegen Verfolgung dieſes Projekts die weiteren Einleitungen zu treffen, dagegen die Anträge wegen Anlage einer Eiſenbahn von Berlin nach Hamburg über Genthin und Tangermünde vorläufig abzulehnen. Da hiernächſt in Betreff der Bahn auf dem rechten Elbufer die Verhandlungen mit den betheiligten auswärtigen Regierungen eingeleitet worden und zum Schluſſe gediehen ſind, ſo können Wir dem Antrage Unſerer getreuen Stände, auch das Projekt der Bahn auf dem linken Elbufer weiter vorbereiten und prüfen zu laſſen, nicht Statt geben. Wir müſſen es vielmehr bei Unſerer obengedachten Entſcheidung bewenden laſſen, wonach dieſes Projekt nur in dem Falle wieder aufzunehmen iſt, wenn die Bahn auf dem rechten Elbufer wegen Mangels der erforderlichen Aktien-Zeichnungen ſich nicht als ausführbar ergeben ſollte.“ —

Das Komité für Verlängerung der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn auf Magdeburg und Hamburg wurde dadurch zu der am 5. Januar 1842 erlaſſenen Bekanntmachung

das von ihm aufgenommene Projekt für jetzt und bis zu einer gelegeneren Zeit fallen laſſen zu wollen,

veranlaßt. — Man erſieht daraus unter Anderem, daß das Nivellement der ganzen Linie und die Veranſchlagung derſelben bis Genthin bereits geſchehen war. —

Die Potsdam-Genthin-Tangermünde-Uelzen-Hamburger Bahn war (bis Uelzen, wo ſie ſich der Hannoverſchen Eiſenbahn nach Lüneburg und Harburg anſchließen ſollte) nach einem oberflächlichen Anſchlage auf 5,000000 Thlr. Koſten; die Zweigbahn nach Magdeburg, von Genthin abgehend, auf 3,500000 Thlr. berechnet.

Die Länge der einzelnen Abtheilungen iſt ermittelt

von Potsdam nach Brandenburg	zu	9439	Ruthen.
„ Brandenburg nach Genthin	„	8250	„
„ Genthin nach Burg	„	6800	„
„ Burg nach Magdeburg	„	5733	„
Zuſammen		30,222	Rth. oder $15\frac{1}{8}$ Meilen.

Darunter befinden ſich 23732 Ruthen gerade Linien und 6490 Ruthen Kurven; die bedeutendſten Krümmungen ſind:

150	Ruthen	mit	250	Ruthen Halbmeſſer.
110	„	„	400	„ „
250	„	„	400	„ „
250	„	„	400	„ „
400	„	„	400	„ „

Davon liegen ferner horizontal 16473 Ruthen und die ſtärkſten Steigungen ſind:

1,500	auf	190	Ruthen Länge.
1,440	„	217	„ „
1,420	„	209	„ „
1,400	„	250	„ „
1,400	„	1700	„ „

Die Spezial-Anſchläge ergeben als Koſten für:

I. Vorarbeiten:

Potsdam-Brandenburg	3146 Thlr. 10 Sgr
Brandenburg-Genthin	2750 „ — „

II. Direktions- und Aufſichtskoſten:

Potsdam-Brandenburg	18878 Thlr.
Brandenburg-Genthin	16500 „

III. Grund- und Nutzungs-Entſchädigung:

Potsdam-Brandenburg	120000 Thlr.
Brandenburg-Genthin	70000 „

(Kronenbreite 28 Fuß, durchſchnittliche Fußbreite 4 Ruthen; mit Einſchluß des ſonſt erforderlichen Terrains ſind daher pro laufende Ruthe Bahnlinie 6 □Ruthen gerechnet. Zu erwerben ſind im Ganzen 650 Morgen à 200 Thlr. außer den Bahnhöfen.)

IV. Erd-, Graben-, Ausradungs- und Doſſirungs-Arbeiten:

Potsdam-Brandenburg	135703 Thlr. 24 Sgr.
Brandenburg-Genthin	104380 „ 4 „

V. Brücken und Durchläſſe:

Potsdam-Brandenburg	268493 Thlr.
Brandenburg-Genthin	72600 „

VI. Oberbau:
(Schienen 15′ lang, pro Yard 54 Pfd. engliſch ſchwer; Querſchwellen von 3 zu 3 Fuß, lang 9 Fuß, breit 12—13″, ſtark 6—7″; gußeiſerne Verbindungsplatten à 10 Pfd.; eiſerne Nägel 33 Stück à Ztr.)

Potsdam-Brandenburg	364892 Thlr.	8 Sgr.
Brandenburg-Genthin	322896 „	— „

VII. Drehſcheiben, Ausweichungen, Exzentriks:

Potsdam-Brandenburg	14500 Thlr.
Brandenburg-Genthin	14500 „

VIII. Gebäude:

Potsdam-Brandenburg	51600 Thlr.
Brandenburg-Genthin	56600 „

IX. Dampf-, Perſonen- und Laſtwagen:

Potsdam-Brandenburg	85000 Thlr.
Brandenburg-Genthin	85000 „

X. Insgemein:

Potsdam-Brandenburg	21292 Thlr.	20 Sgr.
Brandenburg-Genthin	21666 „	20 „

XI. XII. Rendantur-Gebühren und Zinſenverluſt:
173000 Thlr.

Die Geſammtkoſten ſind hiernach

für die Strecke Potsdam-Brandenburg	1,176506 Thlr.
Brandenburg-Genthin	846893 „

Dieſe Angelegenheit war nun bis gegen das Ende des Jahres 1842 ziemlich ſtill, dann aber erſchienen in öffentlichen Blättern, namentlich von Berlin und Hamburg, eine Menge Artikel für und gegen die Bahnen am rechten und am linken Elbufer. Auch die Aktionäre der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn hielten am 21. Sept. eine General-Verſammlung, in welcher ſie Maaßregeln beſchloſſen, um eine Verlängerung ihrer Bahn über Brandenburg und Genthin und dann nach Magdeburg und Hamburg ſich theilend, zu erwirken, indem ſie zu erweiſen ſuchten, daß eine Bahn, welche nur den Zweck habe, Berlin mit Hamburg oder Berlin mit Magdeburg zu verbinden, keine Wahrſcheinlichkeit der Rentabilität gewähre, während eine Eiſenbahn, welche beide Zwecke erreiche, glänzende Reſultate in Ausſicht ſtelle.

Von der andern Seite erfolgte unterm 25. November 1842 eine Bekanntmachung des Komité zur Begründung eines Aktien-Vereins für die Eiſenbahn-Verbindung zwiſchen Berlin und Hamburg, welche mittheilte, daß die Vorarbeiten beendigt ſeien, daß ſie höchſt günſtige Reſultate geliefert hätten, daß der ausführliche Bericht bald folgen ſolle, und daß zur Aktienzeichnung eingeladen werde. Unter dem 15. Dezember 1842 erſchienen die Bedingungen für die Unterzeichnung von Aktien zu dieſem Unternehmen, und gleichzeitig wurde der verſprochene Bericht veröffentlicht.

Nach Inhalt dieſes Komité-Berichts, welchem ein General-Plan und Profile beigegeben waren, ſtellte ſich das Verhältniß der für die Berlin-

Hamburger Eiſenbahn vorgeſchlagenen verſchiedenen Richtungen folgendermaßen dar:

1.	A.	Von Berlin über Potsdam, Brandenburg, Genthin, Tangermünde, durch die Altmark über Harburg nach Hamburg; 2 bis 3 Brücken über die Havel, 1 über den Plauenſchen Kanal, 2 über die Elbe	41	Meilen lang.
	B.	Von Magdeburg über Genthin, Tangermünde über Harburg nach Hamburg; 3 Elb-Uebergänge, 1 über den Plauenſchen Kanal . .	37	„ „
2.	A.	Von Berlin über Potsdam, Brandenburg, Genthin, Havelberg nach Hamburg überſchreitet 3 bis 4 Mal die Havel, 1 Mal den Plauenſchen Kanal	42	„ „
	B.	Von Magdeburg, Genthin, Havelberg, Hamburg 1 Mal die Elbe, 1 Mal die Havel, 1 Mal den Plauenſchen Kanal	38	„ „
		Direkte Verbindung.		
3.	A.	Berlin-Hamburg; 1 Mal die Havel . .	36	„ „
	B.	Magdeburg-Hamburg; 1 Mal die Elbe . (durch die Altmark auf Stendal, rechts Tangermünde, Werben oder Wittenberge.)	35½	„ „

Dieſe Zuſammenſtellung empfiehlt allerdings ſchon auf den erſten Blick die unter Nr. 3 A. bezeichnete direkte Verbindung Berlins mit Hamburg, wobei noch in Betracht gezogen werden muß, daß gegenwärtig bereits Chauſſeen von Magdeburg über Wolmirſtädt und Stendal vorhanden ſind, mithin die Verbindung der Altmark mit der direkten Eiſenbahn des rechten Ufers ſchon ſehr erleichtert iſt, und überdies auch ein zweckmäßiger Anſchluß einer Eiſenbahn von Magdeburg aus Statt finden kann.

Das Schlußreſultat aller der vom Komité angeſtellten Ermittelungen und Prüfungen, von denen wir unter Richtung der Bahn das Nähere anführen wollen, war nun, daß das Unternehmen, Berlin und Hamburg durch eine Eiſenbahn in dieſer Richtung zu verbinden, bei einem Anlage-Kapital von 8 Millionen Thaler und unter Vorausſetzung der nicht erheblich vermehrten, ſondern jetzt ſchon beſtehenden Verkehrsverhältniſſe, auch dann noch einen höchſt annehmbaren Zinsertrag des darauf verwendeten Kapitals verſpräche, wenn die Ausgaben auf eine weſentlich erhöhte Frequenz der Bahn berechnet würden.

In Gemäßheit der im Jahre 1840 erlaſſenen Subſkriptions-Einladung und der von den Regierungen der bei dieſer Eiſenbahnverbindung betheiligten Staaten hierzu ertheilten vorläufigen Genehmigungen, eröffnete demnach das Komité vom 1. Januar 1843 an die Unterzeichnung der Aktien. Nach der erwähnten Subſkriptions-Einladung ſollten zwar innerhalb der erſten 6 Wochen nach dem Tage der Eröffnung der Aktienzeichnung, nur von denjenigen, welche zu den Koſten der Vorarbeiten beigetragen hatten, oder von den Inhabern der über dieſe Beträge ausgeſtellten Quittungen, Subſkriptionen an-

genommen werden; da indeſſen durch den zwiſchen den betheiligten Regierungen von Preußen, Dänemark, Mecklenburg, Hamburg und Lübeck geſchloſſenen Staatsvertrag vom 8. November 1842 für den Nachweis der zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Fonds eine beſtimmte Friſt geſtellt war, ſo konnten auch von ſolchen, welche ſich nicht durch Rückgabe der Quittungen über Beiträge zu den Koſten der Vorarbeiten über ein Vorzugsrecht zur Aktienzeichnung auszuweiſen vermochten, ſchon vom 1. Januar 1843 an Subſkriptionen für Aktien angenommen werden, welche jedoch nur in ſo weit berückſichtigt werden ſollten, als der erforderliche Fonds nicht durch die Unterzeichnungen der Inhaber ſolcher Quittungen bis zum 11. Febr. 1843 einſchließlich gedeckt würde.

Obgleich das Berliner Komité, wie wir ſpäter zeigen werden, die Rentabilität der Bahn hinreichend nachgewieſen hatte und die Hamburger Blätter die dortigen Kapitaliſten auf die Vortheile aufmerkſam machten, welche die Eiſenbahnverbindung mit Berlin darböte, ſo ging es doch mit der Aktienzeichnung in der erſten Zeit äußerſt ſchwach; es bedurfte erſt einiger Zeit und Anregung, um vom guten Willen zur That überzugehen. Die Zeichnungen nahmen dann einen guten Fortgang, und Ende März betrugen ſämmtliche Privatzeichnungen in Berlin, Hamburg und anderwärts ungefähr 4 Millionen Thaler. Längere Zeit hätte es aber gewiß noch gewährt, ehe die erforderliche Summe zuſammengebracht worden wäre, wenn nicht zwiſchen der Mecklenburgiſchen Regierung und dem Hamburger Senat Anfang April ein Eiſenbahn-Vertrag abgeſchloſſen wäre, wonach ſich jede der beiden Regierungen mit 1½ Millionen Thaler bei dem Unternehmen betheiligte. Hiernach ſollten: für die 5 Millionen Thlr., welche durch Private bereits gezeichnet und noch zu zeichnen waren, Aktien Littera A., für die 3 Millionen hingegen, welche die Mecklenburgiſche und die Hamburgiſche Regierung übernehmen, Aktien Littera B. ausgegeben werden. Von dem Reinertrage erhalten Litt. A. zuerſt 4½ Prozent, dann Litt. B. 3½ Prozent; der Ueberreſt wird nach der im Geſellſchaftsſtatut zu beſtimmenden Quote für den Reſerve-Fonds in der Art getheilt, daß davon fünf Achtel den Aktien Litt. A., zur Verſtärkung ihrer Dividende, und drei Achtel den Aktien Litt. B., theils zur eventuellen Ergänzung ihrer Dividende früherer Jahre bis zu 3½ Prozent und demnächſt zur Erhöhung derſelben bis 4½ Prozent für das laufende Jahr, theils zur Amortiſation dieſes Theils der Aktien, unter gewiſſen näheren Beſtimmungen zukommen ſollen. Nach völlig beendigter Amortiſation der Aktien Litt. B. kommt der Reinertrag der Bahn, unbeſchadet jedoch der Beſtimmungen des Traktats von 1841, zur Vertheilung der Aktien Litt. A.

An Preußen wurde der Antrag von Seiten Mecklenburgs und Hamburgs geſtellt, ebenfalls 1 Million Thaler der Aktien Litt. B. zu übernehmen, der König lehnte aber dies Anerbieten ab, erklärte ſich jedoch geneigt, das beabſichtigte Unternehmen, ſo weit es zuläſſig wäre, auf andere Weiſe zu begünſtigen und zu fördern, und befahl demnach, daß bei den über die anderweite Benutzung des Pulvermühlen-Terrains zu machenden definitiven Vorſchlägen, ein an der Spree belegener zur Anlegung eines Bahnhofes geeig-

neter, geräumiger Platz vorläufig bis zur weitern Beſtimmung reſervirt werde. Eine Beſchlußnahme wegen direkter Unterſtützung des Unternehmens für den Fall, wenn die Richtung der Bahn über Potsdam und Brandenburg geführt werden ſollte, behielt ſich der König jedoch vor. —

Die Stände von Mecklenburg bewilligten die 1½ Millionen Thaler zu der von der Regierung getroffenen Maaßregel am 12. Juni 1843, und das Unternehmen gedieh in Folge des Einſchreitens Seitens der beiden erwähnten Regierungen ſo weit, daß die noch erforderlichen Zeichnungen zu den 5 Millionen Thalern bald erfolgten und am 27. Juli die erſte General-Verſammlung der Aktionäre zu Schwerin Statt finden konnte. Zu derſelben hatten ſich 69 Perſonen eingefunden, welche theils in Perſon, theils in substitutione $\frac{15}{16}$ der gezeichneten Summen, alſo 7,500000 Thlr. vertraten. Dem Zweck dieſer erſten Verſammlung gemäß, wurde das von den betreffenden Kommiſſarien entworfene Statut verleſen, berathen und angenommen. Die hauptſächlichſten Beſtimmungen deſſelben möchten ſein: Die künftigen General-Verſammlungen werden in Ludwigsluſt gehalten; das nach Verlauf von 4 Wochen zu erwählende Direktorium wird ſeinen Sitz in Berlin und Hamburg haben und aus 14 Mitgliedern und eben ſo vielen Erſatzmännern beſtehen, zu welchem Berlin je 6, Hamburg je 6 und Mecklenburg je 2 ſtellt; wahlberechtigt iſt jeder Inhaber von 10 Aktien. Die reſp. Zins- und Dividenden-Zahlung findet nach den zwiſchen Mecklenburg und Hamburg bei Uebernahme der 3 Millionen Aktien Litt. B. feſtgeſetzten Bedingungen Statt.— Neben dem Direktorium beſteht außerdem ein Verwaltungsrath.

Die erſte Einzahlung von 10 Prozent (mithin für jede Aktie von 200 Thlr. der Betrag von 20 Thlr.) geſchah in den Tagen vom 15. November bis 1. Dezember 1843; das erſte Signal zum wirklichen Angriff wurde unterm 26. Februar 1844 dadurch gegeben, daß die zum Bau nöthigen 6000 Karren von der Direktion zur Lizitation ausgeboten und hierauf am 6. Mai die Erdarbeiten auf preußiſchem Gebiete bei Karſtedt, auf mecklenburgiſchem bei Ludwigsluſt in Angriff genommen wurden. Es iſt ſomit zu hoffen, daß dies wichtige Unternehmen nunmehr raſcher vorſchreiten wird, als es bisher der Fall war, damit der Plan, die Bahn zwiſchen Berlin und Hamburg bis zum Jahre 1848 fahrbar herzuſtellen, in Wirklichkeit übergeht.

b. Richtung und Länge der Bahn.

c. Steigungs- d. Krümmungs-Verhältniſſe.

Wie ſchon aus dem geſchichtlichen Theile hervorgeht, ſo hat die Richtung der Bahnlinie die mehrſten Schwierigkeiten verurſacht. — Wir wollen von den verſchiedenen Projekten nur dasjenige auf dem rechten Elbufer näher betrachten und zu dieſem Zwecke das Nachſtehende aus dem im Jahre 1842 veröffentlichten Berichte des Komité's mittheilen.

Geſtützt auf eine allgemeine Kenntniß des zu durchſchneidenden Terrains, welches bereiſet und geprüft wurde, mit Berückſichtigung ferner des, auf möglichſt geringem Umwege heran zu ziehenden innern Verkehrs der Landſtädte, wurden den Ingenieurs folgende Punkte zum Anhalt gegeben:

Die Bahn verläßt Berlin am rechten Spreeufer, überſchreitet die Havel bei Henningsdorf oder Spandau und das Rhinluch nahe bei Fehrbellin. Bei dem Anſteigen aus dem Luch wird der eventuelle Anſchluß Neu-Ruppins zu berückſichtigen ſein. Wuſterhauſen a. D. und Perleberg, als in der geraden Linie zwiſchen Berlin und Hamburg gelegen, ſind als feſte Punkte zu berühren, wobei zugleich die Verbindung Wittenberges als Uebergangspunkt des Anſchluſſes Magdeburgs an die Hauptbahn beſonders zu beachten iſt; die größtmöglichſte Annäherung an Kyritz iſt zu berückſichtigen. Von Perleberg wendet ſich die Bahn in der Richtung möglichſt nahe an Warnow der Mecklenburgiſchen Grenze zu. Zwiſchen den obigen Punkten wurde dem Techniker freie Hand gelaſſen.

Wir müſſen an dieſer Stelle erwähnen, weshalb die Bahn der urſprünglichen Abſicht entgegen, nicht unmittelbar über Wittenberge geführt worden iſt. Sobald nämlich die Linie das Ausland betrat, war ihre Richtung nicht mehr lediglich nach Terrain- und Verkehrsverhältniſſen zu wählen, ſondern es mußten hier natürlich die Wünſche und Abſichten der betreffenden Staatsregierungen mit entſcheiden.

Nachdem die Großherzoglich Mecklenburgiſche Regierung die urſprüngliche Bedingung: daß die Bahn über Schwerin und Wittenburg geführt werden ſolle, dahin modifizirt hatte, daß die Richtung über Grabow, Ludwigsluſt und Hagenow genommen werde, waren Berlin und Grabow gegebene Fixpunkte für die Richtung der Bahn. Vereinigt man beide durch eine gerade Linie, ſo fällt ſchon Perleberg beträchtlich, Wittenberge aber noch 1½ Meile links von derſelben. Es konnte daher dieſe Stadt von der Hauptbahn nicht berührt werden, ohne mit dieſer einen Umweg von 1½ Meile zu machen.

Führt man ſie hingegen über Perleberg, ſo verlängert ſich der Anſchluß Magdeburgs bis dort nur um 1¼ Meilen, wobei alſo die Baukoſten für ¼ Meile erſpart werden. Viel wichtiger iſt aber die Differenz der Transportkoſten, denn im erſteren Falle müſſen alle Perſonen- und Güterzüge zwiſchen Hamburg und Berlin einen ſteten Umweg von 1½ Meilen machen, wodurch die Transportkoſten um ppr. 50000 Thlr. vermehrt werden. Im letzteren Falle hingegen wird zwar die Verbindung Magdeburgs mit Hamburg um ppr. ⅜ Meilen verlängert, es würde aber dann unter Annahme gleicher Frequenz nur eine Erhöhung der Transportkoſten von ppr. 12 bis 13000 Thlr. Statt finden. Jedenfalls entſtände mithin ein ſich jährlich erneuernder Verluſt von 37 bis 38000 Thlr.

Ueberdies konnte Wittenberge nicht in die Berlin-Hamburger Bahn aufgenommen werden, ohne Perleberg aus derſelben zu verlieren, und da erſterer Ort durch den Anſchluß Magdeburgs berührt wird, ſo tritt derſelbe dadurch immer noch in die wünſchenswerthe Berührung mit der Hauptbahn.

Jetzt war noch das Herzogthum Lauenburg zu durchſchneiden, wo das Terrain die erſten erheblichen Schwierigkeiten darbot.

Der Lauenburgiſche Landrücken erreicht nämlich nahe an der Elbe (gegen

welche derſelbe ſteil abſtürzt) ſchnell eine Höhe von 200 Fuß. Weiter gegen Norden nimmt dieſe Höhe zwar ab und wird daher erſteigbarer, allein je weiter man nördlich ging, je mehr entfernte man ſich aus der geraden Richtung, und je größer war der Umweg.

Wollte man dagegen den Landrücken ſüdlich längs der Elbe, welche ſeinen faſt ſenkrechten Fuß beſpült, ganz umgehen, ſo erſchienen die aufzuführenden Bauwerke ſo unverhältnißmäßig koſtſpielig, daß beſchloſſen wurde, trotz der zu erwartenden Schwierigkeiten, den Landrücken in der ſorgfältig zu ermittelnden, vortheilhafteſten Auf- und Abſteigung zu überſchreiten.

Als überall gültige Norm wurde endlich den Technikern gegeben, daß keine Steigung ſteiler als in maximo 1:300, keine Kurve mit geringerem Radius als 500 Ruthen ausgeführt werden dürfe, außer in der Nähe von Bahnhöfen und Haltepunkten, wo der Radius von 300 Ruthen vollkommen genügend erſchien.

Die Vorarbeiten begannen nach dieſen Beſtimmungen im Frühjahr 1841 und wurden eifrig betrieben. Als dieſelben zum Theil bereits vollendet waren, wurde von Hamburg aus ein Bahnprojekt des engliſchen Ingenieurs Lindley durch das dortige Komité befürwortet. Derſelbe ſchlug vor: von Hamburg hart an der Elbe entlang bis Boitzenburg, und von da über Weiſen (bei Wittenberge) und Henningsdorf nach Berlin zu gehen. Eine ſolche Bahn bot den weſentlichen Vorzug noch günſtigerer Steigungsverhältniſſe und war um ppr. 1 Meile kürzer, als die Linie über Grabow, dagegen berückſichtigte ſie weder die Abſichten der Großherzoglich Mecklenburgiſchen Regierung, noch überhaupt den innern Verkehr der Landſtriche, ſondern nur das Intereſſe der beiden Endpunkte Berlin und Hamburg. Ganz beſonders endlich, ſetzte die Ausführung derſelben ein ſehr bedeutend höheres Anlage-Kapital voraus, da dieſe Bahn größtentheils im Inundations-Gebiet der Elbe und ihrer Zuflüſſe fortzog, während die in Arbeit genommene dieſe nördlich umging.

Im April 1842 lagen die Ermittelungen der Techniker auf der bisher in Angriff genommenen Linie über Perleberg, Ludwigsluſt, Hagenow bis Bergedorf vollſtändig vor, und wurden auch einſtweilen den betreffenden Staatsregierungen, Behufs Erlangung der definitiven Konzeſſionen überreicht.

Die Ergebniſſe auf der erſten Haupt-Abtheilung, Berlin-Grabow, genügten in Betracht des im Allgemeinen ſo ſehr günſtigen Terrains dem unterzeichneten Komité nicht.

Es wurde eine Reviſion der genannten Strecke dem Königl. Regierungs-Baukondukteur von Gropp übertragen und demſelben anheim geſtellt, ſelbſt von der urſprünglich gegebenen Richtung abzuweichen, wenn dies zur Erlangung beſſerer Steigungs-Verhältniſſe nothwendig ſein ſollte. Das Ergebniß jener Unterſuchungen war: daß es ausführbar und zweckmäßig ſei, nicht nur alle vorhin genannten Städte, ſondern auch noch die Stadt Kyritz durch die Eiſenbahn zu berühren, und daß lediglich durch eine Verlegung der Linie zwiſchen jenen Punkten inne, wodurch die Bahn zwar

um 568 Ruthen verlängert, die Anlagekoſten pro Meile aber nicht erhöht würden, das in der That überraſchend günſtige Reſultat erzielt werden könne, mit Steigungen von in maximo 1:1000 von Berlin bis Grabow zu gelangen. Die zuerſt bearbeitete Linie hatte 363 Fuß verlorne Steigung, die zweite dagegen nur 139 Fuß.

Auf der zweiten Hauptabtheilung, von Grabow bis Bergedorf, welche unter Leitung des Großherzogl. Mecklenburgiſchen Bauraths Bartning bearbeitet wurde, machte das Terrain die Wahl und Feſtlegung einer zweckmäßigen Richtung ſehr ſchwierig, und es ſind allein in Mecklenburg 3 vollſtändige Linien bis zur Stecknitz und außerdem mehrere Zwiſchenlinien unterſucht worden.

Wenn man nämlich im Sinne der Großherzoglich Mecklenburgiſchen Staatsbehörde und um die günſtigſten Verkehrsverhältniſſe zu benutzen, die Bahn von Ludwigsluſt aus über Hagenow in der Richtung auf Boitzenburg führte, ſo war es nöthig, an einigen Stellen die ſüdlichen Ausläufe des Mecklenburgiſchen Landrückens zu überſchreiten, und Böſchungen von 1:300 Steigung und nicht unerheblicher Länge wurden unvermeidlich. Wollte man dagegen den unfruchtbaren und minder gewerbreichen Theil des Landes durchſchneiden, ſo konnte jene Höhe ſüdlich über Ramm und Quaſſel faſt ganz umgangen und das Steigungsverhältniß von 1:1000 bis zur Stecknitz beibehalten werden. Es wurde daher auch dieſe Linie noch durch den Regierungs-Kondukteur Fritze bearbeitet.

In Lauenburg endlich waren 6 verſchiedene Linien nivellirt und vermeſſen worden, welche jedoch bei ſehr beträchtlichen Erdarbeiten den Lauenburgiſchen Landrücken nur mit anhaltenden Steigungen von 1:300 überſchritten.

Es wurde daher auch die durch den Ingenieur Lindley vorgeſchlagene Linie, welche die Ueberſchreitung des gedachten Landrückens ganz vermeidet, indem ſie ihn längs des Elbufers umgeht, trotz der großen Schwierigkeiten, auf welche man beim Bau einer ſolchen Linie rechnen mußte, bearbeitet. Nach den freilich ſehr allgemeinen Angaben, welche von dem Herrn Lindley für dieſes Projekt gegeben waren, wurde die ganze Linie von den Technikern nach ihrer beſten Ueberzeugung ſo vortheilhaft wie möglich abgeſteckt, vermeſſen, nivellirt und nach denſelben Grundſätzen wie die übrigen Linien veranſchlagt. Noch vor Beendigung dieſer Arbeit traf ein Vorſchlag des Königl. Däniſchen Ingenieur-Hauptmanns Chriſtenſen über die Art und Weiſe ein, wie die Bahn der Stadt Lauenburg vorüber zu führen ſei, und wurde bei der Projektirung der Bahn längs der Elbe gleichfalls in ſorgfältige Erwägung gezogen.

So wurden in 15 bis 18 Monaten pp. 20 Meilen Eiſenbahnentrakt zwiſchen Berlin und Hamburg projektirt, vermeſſen, nivellirt und größtentheils veranſchlagt, außerdem aber noch an beſonders ſchwierigen Stellen auf 22 Meilen Probe-Nivellements ausgeführt.

Um nun unter dem vorhandenen reichlichen Material die richtigſte Auswahl zu treffen, und um überhaupt die Unternehmung, was das rein Techniſche anbelangt, ſo ſolide wie nur immer möglich in der öffentlichen Meinung

zu begründen, wurde es für zweckmäßig erachtet, die Ermittelungen der Ingenieure dem Urtheile eines völlig unbetheiligten Bauverſtändigen von anerkanntem Rufe zu unterſtellen. Es wendete daher das Komité ſich an das Königl. Finanz-Miniſterium mit der Bitte: einen oder mehrere ſolcher Bauverſtändigen für dieſen Zweck bezeichnen zu wollen. Dieſe Behörde bezeichnete die Herren: Regierungs-Baurath Mellin in Magdeburg, Ober-Wegebau-Inſpektor Neuhaus in Stettin und Waſſerbau-Inſpektor Henz als bewährte Sachverſtändige für den beabſichtigten Zweck. Herr Henz unterzog ſich der gewünſchten Reviſion, es wurden ihm die ſämmtlichen Arbeiten übergeben, und er bereiſ'te die verſchiedenen Linien, um an Ort und Stelle die Projekte zu prüfen. Im Wege dieſer Prüfung wurden noch anderweitige Terrain-Unterſuchungen angeordnet und es ergaben ſich die neuen Ermittelungen: daß man mit Steigungen von 1:1000 zwar bis Hagenow, von dort ab aber nur mit Steigungen von 1:500 über Pritzier auf Boitzenburg gelangen konnte, wogegen, wenn man, Hagenow $\frac{5}{8}$ Meilen ſüdlich entfernt bleibend, ſich über Warlitz nach Boitzenburg wendet, das Steigungs-Verhältniß von nicht unter 1:1000 auf der ganzen Strecke von Berlin bis zur Stecknitz, alſo auf 30 Meilen, ununterbrochen beibehalten werden kann.

Ferner ſtellte ſich heraus, daß, wenn die Bahn mit einem Umweg von etwa $\frac{1}{3}$ Meile über Schwarzenbeck und durch das Bille-Thal geführt würde, der Lauenburgiſche Landrücken mit einer Steigung von in maximo nur 1:534 zu überſchreiten war.

Faſſen wir nun endlich alle vorliegenden Reſultate zuſammen, ſo unterliegt es keinem Zweifel, daß eine Linie von Berlin, nahe an Spandau vorüberführend, Fehrbellin, Wuſterhauſen, Kyritz, Perleberg, Grabow, Ludwigsluſt berührend, Hagenow und Boitzenburg aber in einer Entfernung von reſp. $\frac{5}{8}$ Meilen rechts, und $\frac{1}{5}$ Meile links laſſend, mit Berückſichtigung der Terrain-, Verkehrs- und Territorial-Verhältniſſe jeder andern Richtung vorzuziehen iſt.

Bei weiterer Verfolgung der Linie entſteht dagegen die Frage: ob man den Lauenburgiſchen Landrücken mit einer Anſteigung von 1:534 überſchreiten oder denſelben längs der Elbe umgehen will? in welchem letztern Falle das Steigungs-Verhältniß von in maximo 1:1000 von Berlin bis Hamburg würde beibehalten werden können. Nach dem Urtheil des Herrn Henz iſt die Linie längs der Elbe ausführbar, der Bau derſelben würde aber etwa $1\frac{1}{2}$ Million Thlr. theurer als der über die Höhe, und die Unterhaltung derſelben jährlich etwa 9000 Thlr. mehr koſten.

Dieſe Mehrausgabe von jährlich etwa 84000 Thlr., nämlich 75000 Thlr. an Zinſen und vorſtehende 9000 Thlr., würde durch den wohlfeileren Betrieb auf der Bahn längs der Elbe in dem Fall aufgewogen werden, wenn man genöthigt wäre, die Belaſtung der Züge auf der Bahn über die Höhe durchweg nach dem Maximum ihrer Steigung von 1:534 zu normiren. Es iſt aber hierbei zu berückſichtigen, daß, ſelbſt wenn die Bahn von Boitzenburg ab über den Lauenburgiſchen Landrücken fortgeführt wird, ſelbige doch immer

noch ein ſo günſtiges Steigungs-Verhältniß gewinnt, wie es bis jetzt noch auf keiner Bahn in Europa in ähnlicher Ausdehnung hat erzielt werden können. Zwiſchen Berlin und Hamburg ſind in runden Zahlen 34 Meilen theils horizontal, theils mit Neigungen von in maximo 1:1000 ſteigend, oder mit förderlicher Böſchung ſich ſenkend, und nur an einer einzigen Stelle eine Länge von circa 2 Meilen in maximo 1:534 anſteigend. Da die von Berlin nach Hamburg zu bringende Gütermaſſe weſentlich geringer als die von Hamburg nach Berlin iſt, ſo wird dieſelbe, ſo wie das Reiſe-Publikum von Berlin aus ohne alle weitere Beihülfe und unter allen Umſtänden mit denſelben Mitteln zu fördern ſein, mit welchen dies auf der Bahn längs der Elbe möglich wäre. Es handelt ſich lediglich darum, die Gütermaſſe, welche von Hamburg nach Berlin geht, von Bergedorf auf die mit 1:576 anſteigende Höhe bei Schwarzenbeck zu ſchaffen, was, wenn erforderlich, auf dieſer kurzen Strecke durch permanente Aufſtellung von Hülfs-Lokomotive in der Station Bergedorf, auch dann vollkommen ausführbar ſein wird, wenn für dieſe Geſammt-Frequenz eine bedeutende Vermehrung der Durchſchnittsmaſſe zu gewiſſen, beſonders lebhaften Zeiten angenommen wird. Wird aber der Betrieb der Bahn über Schwarzenbeck auf dieſe Weiſe geregelt, ſo ergiebt ſich eine ſehr bedeutende Erſparniß der Geſammtkoſten gegen die der Bahn längs der Elbe.

Bei ſehr ausgedehnten Waſſerbauten iſt ferner der Voranſchlag nie mit vollkommener Sicherheit zu entwerfen und eine Ueberſchreitung der ermittelten Summe möglich. Ein plötzliches Hochwaſſer der Elbe, z. B. vor Vollendung der ungeheuren Steinſchüttung, welche dort nöthig wird, kann ſehr erhebliche Verluſte verurſachen. Jedenfalls aber würde der Bau längs der Elbe wegen Beſchaffung der ſehr bedeutenden Materialien länger dauern, als der über die Höhe. Es würden wegen der Stadt Lauenburg Verhandlungen nöthig, welche den Anfang der Unternehmung weſentlich verzögern müßten, ganz abgeſehen endlich davon, daß $1\frac{1}{2}$ Million Thaler mehr zu beſchaffen wären, was ſelbſt, wenn die Rentabilität dieſer Mehrausgabe nachgewieſen werden kann, nie ohne Schwierigkeiten iſt.

Wenn nun gleich bei der Wahl zwiſchen einer vortrefflichen und einer noch beſſeren Bahn die Richtung längs der Elbe unſtreitig die vollkommenere genannt werden muß, ſo iſt dagegen die über Schwarzenbeck die rentablere, weshalb ſich das Komité nach reiflicher Erwägung aller einſchlägigen Verhältniſſe nur für eine Bahn von Berlin über Perleberg, Grabow, Boitzenburg und Schwarzenbeck nach Hamburg entſcheiden konnte.

Mit dieſer Richtung der Bahnlinie war jedoch die Stadt Lauenburg nicht einverſtanden, indem ſie die Bahn in ihre unmittelbare Nähe geführt wiſſen wollte, weil ſie ſonſt ihren bisherigen Handel und Verkehr durch den Eiſenbahnzug zu verlieren befürchtete. Sie ſetzte deshalb in einem an den König von Dänemark gerichteten und von den Ständen unterſtützten Geſuche das Eigenthümliche und Gefährliche ihrer Lage bei dieſer Angelegenheit auseinander und rief den landesväterlichen Schutz bei der ihr bevorſtehenden Kriſis an.

Der Königl. Beſcheid hierauf lautete jedoch folgendermaaßen:

„Von hoher Königl. Regierung zu Ratzeburg iſt dem Amte und Magiſtrate zu Lauenburg auf den gemeinſchaftlichen Bericht vom 5. April d. J. (1843), die Richtung der Berlin-Hamburger Eiſenbahn durch das Herzogthum Lauenburg betreffend, unterm $\frac{10}{17}$. d. M. reſkribirt, daß, zufolge Schreibens der Eiſenbahn-Kommiſſion in Kopenhagen, Se. Majeſtät der König unterm 15. v. M. zu reſolviren geruht haben, daß die Wahl der von dem Kapitain und Stadtbaumeiſter Chriſtenſen vorgeſchlagenen Richtung der Eiſenbahnlinie durch das Herzogthum Lauenburg längs der Elbe **nicht** zur unerläßlichen Bedingung zu machen ſei, wenn nur bei der Beſtimmung der Eiſenbahnlinie das Intereſſe des Herzogthums, namentlich der Stadt Lauenburg, wahrgenommen werde; daß auch in Folge dieſer Allerhöchſten Reſolution die Kommiſſion an das Berlin-Hamburger Komité bereits die Erklärung habe abgehen laſſen, daß die Ertheilung einer Konzeſſion zum Bau der Eiſenbahn durch das Herzogthum Lauenburg nur unter der Bedingung zu gewärtigen ſein werde, wenn die Bahnlinie auf die Stadt Lauenburg geführt und in dieſer Stadt, oder in der unmittelbaren Nähe derſelben, ein Bahnhof werde angelegt werden.“

Da nun von faſt ſämmtlichen Dorfſchaften und den größeren Gutsbeſitzern des Herzogthums Lauenburg, ſo wie von Möllen und Ratzeburg, für die Linie über Schwarzenbeck beim Könige vielfältig eingekommen iſt, die Bahn auch dadurch nicht in ſehr großer Entfernung bei der Stadt Lauenburg vorbeigeht und der techniſche Direktor der Berlin-Hamburger Eiſenbahn, Baurath Neuhaus, dieſer Richtung ebenfalls beiſtimmt, ſo iſt und bleibt das Wahrſcheinlichſte, daß Lauenburg nicht berührt, ſondern die Bahn über Schwarzenbeck gehen wird. Die Länge derſelben wird alsdann 36 Meilen betragen.

e. Anlagekoſten.

Die Geſammtſumme derſelben iſt auf 8,000000 Thlr. veranſchlagt, deren Verwendung in runden Zahlen folgendermaaßen nachgewieſen iſt.

1. Der **Bau** zerfällt in 8 Titel:

Erd-Planirungs- und Raſen-Arbeiten	1,951600 Thlr.
Grund-Erwerb, Nutzungs- und Inkonvenienz-Entſchädigungen	624400 „
Brücken und Durchläſſe	446000 „
Wege-Uebergänge	168700 „
Einfriedigung, Abtheilungs-Zeichen, Signal-Vorrichtungen	33800 „
Oberbau	2,280500 „
Bahnhöfe und andere Gebäude	687000 „
Insgemein ꝛc., wie unvorhergeſehene Ausgaben . .	308000 „
Zuſammen .	6,500000 Thlr.

2. Zinſen à 4 Prozent fürs Jahr während der Bauzeit (pp. 3 Jahre)	500000 Thlr.
3. Betriebs=Mittel	1,000000 „
	8,000000 Thlr.

Die Meile würde alſo hiernach durchſchnittlich 222200 Thlr. koſten.

Die Verzinſung dieſes Anſchlags=Kapitals wird durch einen Anhang zum Komité=Berichte: „Motivirung der Verkehrs=Verhältniſſe der Berlin=Hamburger Eiſenbahn", bearbeitet durch Herrn G. F. Oppers, nachgewieſen. Er enthält eine Menge intereſſanter, wenig bekannter Details, auf welche wir verweiſen müſſen und nur folgende Reſultate hervorheben.

Die Bewegung auf der Bahn an Perſonen, Gütern, lebenden Thieren u. ſ. w. iſt S. 4, 6 und 19 bis 27 nachgewieſen. Dieſe Perſonen=Frequenz iſt nur zum 3. bis 4. Theil derjenigen, wie ſie verhältnißmäßig auf andern Bahnen Statt findet, angenommen. 611200 Bewohner der von der Bahn berührten Städte geben danach 85000 Reiſende auf der ganzen Länge der Bahn. Güter aller Art (S. 6) wurden 1840 auf ganzer Länge befördert:

Zu Waſſer	2,920308 Ztr.
Davon ausgeſchieden als nicht übergehend zur Eiſenbahn	1,669458 „
Bleiben für den Transport auf der Eiſenbahn .	1,250850 Ztr.
Zu Lande (S. 25)	163974 „
Im Zwiſchen=Verkehr (S. 21) 575200 Ztr. . .	230330 „
Total=Beförderung in ganzer Länge .	1,645154 Ztr.

Lebende Thiere (S. 22) 53000 Stück großes und kleines Schlachtvieh. Die Transportpreiſe (S. 5 und 6) ſind im niedrigſten Durchſchnittsſatze mit 3 Sgr. pro Perſon und Meile und 4 Pf. pro Ztr. und Meile, alſo reſp. 3 Thlr. 18 Sgr., und 12 Sgr. für die ganze Länge angenommen. Die Ausgaben ſind höher als im Betriebe der Belgiſchen und Leipzig=Dresdener Eiſenbahn und für eine größere Meilenzahl, als zur Bewegung aller Transportmaſſen erforderlich iſt, berechnet.

Demnach beträgt die Einnahme (S. 15) 85000 Perſonen auf ganzer

Länge à 3 Thlr. 18 Sgr.	306000 Thlr.
1,630000 Ztr. Güter à 12 Sgr.	652000 „
53000 Stück lebende Thiere ꝛc.	52000 „
alſo Total=Einnahme .	1,010000 Thlr.
Die Ausgaben dagegen (S. 16) Geſammt=Betriebs=Koſten: für zurückzulegende 78840 Meilen erhöht bis auf 90000 à $5\frac{1}{3}$ Thlr.	480000 „
Ueberſchuß .	530000 Thlr.

beträgt von einem Anlage=Kapital von 8,000000 Thlr. etwas mehr als $6\frac{1}{2}$ Prozent und nach Abzug der eventuellen Vergütung an die Hamburg=Bergedorfer Eiſenbahn $6\frac{1}{4}$ Prozent. Der Königl. Bau=Inſpektor ꝛc. Herr Henz ermittelt die Selbſt=Förderkoſten bei einem in Ausſicht zu nehmenden

Verkehr von 150000 Perſonen und 2,000000 Ztr. Gut auf 494531 Thlr. Dieſer verhältnißmäßig geringe Betrag erklärt ſich durch die vorhin angeführten ungemein günſtigen Steigungen der Bahn. Herr Henz veranſchlagt für einen ſo geſteigerten Verkehr eine Vermehrung der Betriebsmittel und Ausdehnung anderer Einrichtungen, ſo wie in deren Folge alsdann eine Erhöhung des Anlage-Kapitals auf 9½ Million, erhöht jedoch die zu erwartende Dividende auf 8 Prozent. Betrachten wir ferner, wie ſehr ſich auf allen Eiſenbahnen in wenigen Jahren der Betrieb vermehrt hat, bei einigen auf das Fünffache und darüber; rechnen wir hierzu, daß ein Anſchluß Magdeburgs an einem vortheilhaften Punkte nicht ausbleiben kann, ſo werden wir geſtehen müſſen, daß die von dem Komité in Ausſicht geſtellte 6½ prozentige, ja ſogar die von Hrn. Henz auf 8 Prozent erhöhte Dividende gewiß zu erwarten ſein dürfte. —

Wir ſchließen das aus dem Bericht des Komité's Hervorgehobene mit den Worten deſſelben: „Wenige Unternehmungen von Eiſenbahnen tragen ſo viele Elemente der Proſperität in ſich, als die beabſichtigte, ganz abgeſehen von der unberechenbaren Wichtigkeit, daß ſie die große Welthandelsſtraße vom Meere ins Innere des Landes werden muß. Die wohlhabenden und fruchtbaren Gegenden, die dadurch aufgeſchloſſen werden, haben noch eine Zukunft vor ſich, während bei andern eine Stufe der Entwickelung bereits erreicht iſt, welche eine Grenze derſelben eher, als deren Ausdehnung vorausſehen läßt."

3. Berlin-Stralſunder Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Im Anfange des Jahres 1844 bildete ſich zu Stralſund ein Verein, um dieſe Stadt mit Berlin durch eine Eiſenbahn zu verbinden. Derſelbe erließ kurze Zeit darauf eine kleine Flugſchrift: „Vorläufige Anſichten über eine Berlin-Stralſunder Eiſenbahn", welcher bald eine berichtigte Ausgabe mit einem Nachtrage, einer Lithographie des Bahngebietes und des Hafens von Stralſund folgte. Die Bahn war in dieſer geographiſchen Skizze durch eine mathematiſch gerade Linie zwiſchen Berlin und Stralſund bezeichnet, da die aus Lokal- und Verkehrs- oder anderen Rückſichten etwa nothwendig werdenden Abweichungen wegen fehlender Vorarbeiten noch nicht bekannt ſein konnten. Die ganze Länge derſelben belief ſich hiernach auf 28¾ Preußiſche Meilen und das zwiſchen der Berlin-Stettiner und der entſtehenden Berlin-Hamburger Eiſenbahn belegene Bahngebiet war auf nahe an 300 □ Meilen berechnet. Das Land deſſelben iſt eins der fruchtbarſten in Norddeutſchland, indem die Bevölkerung mehr als 2000 pro □ Meile beträgt. An Städten zählte man in dieſem Gebiet:

in Neu-Vorpommern und Rügen .	14	mit	56000	Einwohner,
„ Vorpommern, Antheil . . .	7	„	25000	„
„ Mecklenburg-Schwerin, Antheil	24	„	70000	„
„ Mecklenburg-Strelitz, alle . .	10	„	30000	„
„ der Ukermark u. ſ. w. . . .	10	„	19000	„
Zuſammen .	65	mit	200000	Einwohner,

Dazu Berlin mit Umgebung	.	1 mit 420000	Einwohner.
im Ganzen	.	66 mit 620000	Einwohner.

Darunter waren, außer der Königlichen Reſidenz- und Hauptſtadt, eine Großherzogliche Reſidenz und neun zum Theil bedeutenden Verkehr treibende Hafenſtädte, mit Regierungsſitz, Garniſon, Univerſität, landwirthſchaftlicher Akademie ꝛc. Von den Städten kamen mit Berlin 24 mit 504000 Einwohnern ſehr nahe an der Bahn zu liegen.

Zu dieſen Momenten der innern Bedeutſamkeit treten noch andere ſehr wichtige hinzu. Zuerſt die Eigenthümlichkeit des Gebiets, daß es, beſonders in der Richtung nach Süden und Norden, faſt gar keinen Waſſer-Transport benutzen kann; die Pommerſche Küſte und die Gegend der Peene hat einen ſehr langen, ſchwierigen und theuren Waſſerweg über Stettin nach Berlin; auch die Havel gewährt wenig Begünſtigung; — der innere Kern des Gebietes muß alle ſeine Produkte, alle ſeine Bedürfniſſe, zum Theil lange Strecken, auf der Achſe bewegen, — ein Umſtand, der dieſem Landſtriche eine Eiſenbahn beſonders wünſchenswerth machen muß.

Eine zweite Eigenthümlichkeit für dieſe beabſichtigte Bahn iſt die ihr aus dem Fiſchreichthum der Küſten von Pommern und Rügen zuwachſende Nahrung für den ſchnellen Transport nach dem Innern des Gebietes und nach den Märkten Berlins, ſo wie weiter nach Süden. Seeſtrand, Buchten und Binnengewäſſer von Pommern und Rügen — mit einer Küſte von etwa hundert Meilen Länge — ſo wie die Oſtſee ſelbſt, bieten eine unerſchöpfliche Quelle für den Fiſchfang; — andererſeits iſt der mögliche Abſatz von friſchen lebendigen Seefiſchen längs der beabſichtigten Bahn und in Berlin, bei der möglichen Wohlfeilheit des Preiſes, unſtreitig als ein ſehr großer, ſtets ſicherer in Anſchlag zu bringen, der faſt ohne Konkurrenz bleiben muß.

Drittens iſt Stralſund der nächſte und bequemſte Landungsplatz für Reiſende von Kopenhagen und von Schweden über Yſtadt, und viertens giebt die Inſel Rügen der Bahn einen eigenthümlichen, reizenden Endpunkt.

Detaillirte Berechnungen über den vermutheten Verkehr und die daraus entſpringenden Einnahmen waren im Proſpekte des Komité's aufgeführt; wir laſſen, auf dieſelben verweiſend, nur eine Zuſammenſtellung über die veranſchlagte Einnahme und Ausgabe folgen:

	Preuß. Court.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
	Einnahme.						
I.	Güter-Transport, ſüdwärts:						
	A. Ueberſeeiſche Waaren	7785	—	—			
	B. Inländiſche Transport-Gegenſtände . . .	244325	—	—			
					252110	—	—
II.	Güter-Transport nordwärts				74472	—	—
	Ganze Güter-Fracht, täglich 1 Zug hin und 1 Zug her				326582	—	—
III.	Perſonen-Verkehr: täglich 1 Zug hin und 1 Zug her				300000	—	—
	Ganze Jahres-Einnahme .				626582	—	—
	Ausgabe.						
	Mit Bezug auf den Komité-Bericht über die Berlin-Hamburger Bahn vom Dezbr. 1842 S. 16 wird auch hier angenommen, daß mit $5\frac{1}{3}$ Thlr. pro Zugmeile alle Koſten reichlich gedeckt werden können.						
	Täglich 2 Züge hin, 2 her, à $28\frac{3}{4}$ Meilen, 115 Meilen, 365 Mal, ſind 41975 Zugmeilen, à $5\frac{1}{3}$ Thlr.				223866	20	—
	Jahres-Ueberſchuß bleibt .				402715	10	—
	Das Anlage-Kapital.						
	Nach der bei der Stettiner Bahn vorliegenden Erfahrung und mit Rückſicht auf die im Allgemeinen bekannte Beſchaffenheit des in Frage kommenden Terrains wird der ganze Bau veranſchlagt zu Sechs Millionen Thaler, und hierauf ergiebt der ermittelte Ueberſchuß demnach eine Dividende von 6,71 Prozent.						

Dies waren die Hauptpunkte, welche in der Druckſchrift, als für die Ausführung der Bahn ſprechend, hervorgehoben wurden. Sie reichten hin, um in einer Zeit, wo eine förmliche Konjunktur für Eiſenbahn-Anlagen entſtanden war, gehörigen Anklang hervorzurufen. Nicht der bisher erwähnte Verein allein brachte das veranſchlagte Bau-Kapital von 6,000000 Thlr. in kurzer Zeit durch Zeichnungen zuſammen, nein, auch zwei andere Komité's bildeten ſich noch zu demſelben Zweck, ladeten zu Zeichnungen ein, und erhielten auf dieſe Art ebenfalls das vorläufig erforderliche Bau-Kapital. An Geldmitteln, wie in früheren Zeiten, fehlte es daher nicht, ſondern es kam nur darauf an, die Konzeſſion für das Unternehmen, welche ein jedes dieſer Komité's zu erwirken ſtrebte, zu erhalten.

Dieſen Bemühungen und ſomit dem ganzen Projekte, ſo wie auch noch vielen anderen zu dieſer Zeit entſtandenen, wurde aber durch nachfolgende Bekanntmachung des Finanz-Miniſters vorläufig ein Ziel geſetzt:

Die ſtets wachſende Zahl und Ausdehnung der in neuerer Zeit angeregten Eiſenbahn-Projekte beginnt ſchon jetzt nachtheilig auf Handel und Gewerbe einzuwirken, indem dieſen die nöthigen Betriebs-Kapitalien entzogen werden, damit ſie zum Handel mit Eiſenbahn-Aktien bereit ſeien. Es müßten aber dieſe Nachtheile noch weit empfind-

licher und gewiß in manchen Fällen verderblich hervortreten, wenn neben den bereits genehmigten oder nach den Berathungen der vereinigten ſtändiſchen Ausſchüſſe vorzugsweiſe zu befördernden Eiſenbahn-Anlagen auch jene Projekte alle oder großentheils gleichzeitig zur Ausführung kommen ſollten, da ſie nicht nur enorme Geldmittel, ſondern auch größere Arbeitskräfte in Anſpruch nehmen würden, als für die Gewerbe entbehrlich ſind. Daher erſcheint es um ſo nöthiger, der Verfolgung jener zahlreichen, ausgedehnten Projekte Schranken zu ſetzen, als dieſelben vielfach zu mißbräuchlichem Treiben benutzt werden und zu immer weiterem Umſichgreifen eines verderblichen Aktienſpiels Anlaß geben. Mit Allerhöchſter Ermächtigung bringe ich daher hierdurch zur öffentlichen Kenntniß, daß für andere Eiſenbahn-Unternehmungen, als diejenigen, welche in Folge der Berathungen der vereinigten ſtändiſchen Ausſchüſſe nach der Allerhöchſten Kabinets-Ordre vom 22. November 1842 (Geſetzſamml. S. 307) zur Ausführung und Beförderung beſtimmt oder für deren Ausführung bereits Zuſagen ertheilt ſind, fürs erſte und in den nächſten Jahren die Genehmigung überhaupt nicht ertheilt werden wird, ſo fern nicht für einzelne vorzugsweiſe wichtige Bahnen ganz überwiegende allgemeine Intereſſen eine Ausnahme nöthig erſcheinen laſſen. In Betreff der Aufbringung der Geldmittel für diejenigen Eiſenbahn-Unternehmungen, welche überhaupt noch zur Genehmigung geeignet erſcheinen möchten, werden bei Ertheilung der letzteren jedesmal die ſich als angemeſſen ergebenden Bedingungen und Maaßgaben beſonders beſtimmt werden. Vorher erfolgte Aktien-Zeichnungen, wie ſie in neuerer Zeit gegen anſehnliche Proviſion zu vielen Millionen geſammelt und zur Kreirung neuer Papiere für die Agiotage benutzt zu werden pflegen, **dürfen daher eine Berückſichtigung überall nicht erwarten**, worauf ich zur Warnung vor dem Ankauf von Quittungsbogen und Zuſicherungsſcheinen nicht konzeſſionirter Unternehmungen beſonders aufmerkſam mache.

Berlin, den 11. April 1844.

Der Finanz-Miniſter **v. Bodelſchwingh.**

Dem Unweſen, welches in den Zeitungen mit den vielen Einladungen zur Theilnahme an dieſer Eiſenbahn getrieben wurde, ſetzte man wenigſtens hierdurch ein Ziel; dagegen wurde eine vorläufige Beſichtigung des Terrains von den Komité's eingeleitet, um ſowohl das Unternehmen weiter vorzubereiten, als auch, um eine beſſere Linie zu ermitteln, wie ſie im vorhin erwähnten Memoire durch eine gerade angedeutet war. Die ſich hierbei, als ſämmtlichen Intereſſen am förderlichſten, herausgeſtellte Linie geht von Berlin auf Strelitz, Neu-Brandenburg, Treptow, Demmin, und wollen wir hiervon unter Richtung der Bahn das Nähere anführen. Außerdem haben aber noch drei andere Bahnzüge ihre Vertreter gefunden, die möglicher Weiſe alle zur Allerhöchſten Entſcheidung kommen, nämlich:

1. Eine Linie von Stralſund über Greifswald, Anklam und Paſewalk auf Prenzlow, von wo ſie auf Paſſow gehen und dann in die Berlin-Stettiner Eiſenbahn einmünden ſoll.
2. Eine Bahn von Stralſund auf Jarmen, von da bis gegen die Mecklenburg-Strelitzer Grenze und dann um Mecklenburg herum auf Berlin.
3. Eine Linie von Berlin über Strelitz und Neu-Brandenburg auf Treptow, von da aber dann nicht auf Demmin, ſondern auf Jarmen und ſo weiter auf Greifswald und Stralſund.

Gegen die erſte Linie läßt ſich anführen, daß in Neu-Vorpommern neun

Meilen (alſo beinahe auf ein Drittheil ihrer Länge, und wenn man nur bis Paſſow rechnen kann, beinahe auf die Hälfte) längs dem Seeſtrande liegen und alſo theils in Konkurrenz mit der Waſſerſtraße, theils nur auf einer Seite für Anwohner nutzbar, auf der übrigen Strecke aber bis Prenzlow ein Landſtrich ſich befindet, der wenig bevölkert und wenig kultivirt und der Kultur wenig fähig iſt. Unmöglich kann eine ſolche Bahn einen den Koſten entſprechenden Vortheil gewähren, und namentlich würde Neu-Vorpommern, außer Stralſund und Greifswald, wenig gewinnen und wenig Gebrauch davon machen können.

Die zweite Linie macht, um einen uns befreundeten, nur durch Zollverhältniſſe getrennten Staat nicht zu durchſchneiden, einen bedeutenden Umweg, berührt dabei aber keine Orte von einiger Bedeutung und iſt eben ſo wenig ein vorzugsweiſes Bedürfniß, weil die Gegenden, durch welche dieſe Bahn geht, ſchon theilweiſe im Berlin-Stettiner Bahngebiet liegen; daneben würde aber dieſe Linie für Neu-Vorpommern und den beſten Theil von Alt-Vorpommern ſehr wenig nützlich ſein.

Die dritte Linie kann offenbar nur durch Privat-Intereſſe einzelner Gutsbeſitzer angeregt ſein; wäre es früher etwa auch von Greifswald geſchehen, ſo denkt man dort jetzt anders darüber, ſeitdem man gewiß geworden iſt, daß ihnen bei der vierten, näher zu beſchreibenden Linie eine Zweigbahn zu Theil werden ſoll.

Die wahrſcheinlich in Ausführung kommende Linie geht durch den blühendſten Theil von Alt- und Neu-Vorpommern, zieht außerdem einen großen Theil von Mecklenburg-Schwerin in ihr Gebiet und ſomit in das Preußiſche Intereſſe, ja es iſt am Ende mit Sicherheit anzunehmen, daß, wenn dies Projekt bald genehmigt würde, Mecklenburg-Schwerin eine Zweigbahn von Roſtock aus, ſtatt auf die Berlin-Hamburger Eiſenbahn, auf dieſe führen würde.

Wir wollen deshalb im Nachſtehenden

a. die Richtung und Länge, ſo wie

b. die Beſchaffenheit des Terrains

dieſer Linie näher betrachten, und dabei die bis jetzt gefundenen Reſultate bei den eingeleiteten Unterſuchungen zum Grunde legen.

Die Chauſſee nach Neu-Strelitz verbindet Berlin und Oranienburg in ziemlich gerader Linie, durchläuft jedoch ein Terrain, welches zur Anlegung einer Eiſenbahn nicht günſtig iſt. Schon bei Dalldorf wird die Gegend ſehr hügelig und behält dieſen Karakter bis hinter Brückenwerder bei. Der Sandkrug bei Glienicke liegt bedeutend hoch und würde nur mit höchſt ungünſtigen Steigungs-Verhältniſſen oder vermittelſt koſtſpieliger Erdarbeiten zu erreichen ſein. Dieſe Gegend muß daher vermieden werden, und es bieten ſich zwei Linien für die Eiſenbahn dar, die genau unterſucht und verglichen werden müßten.

Die eine dieſer Linien läuft bis hinter Oranienburg öſtlich der Chauſſee, beginnt vor dem Oranienburger Thore bei Berlin nahe der Stettiner Eiſenbahn, umgeht, weſtlich an Reinickendorf vorbei, zwiſchen Hermsdorf und Lübars, die Höhen bei Glienicke, erreicht, Bergfelde an der Weſtſeite berüh-

rend, den Mühlenbecker Forſt und läuft durch dieſen und den Oranienburger Forſt in einem günſtigen Terrain bis Lehnitz, welches ſchon in der Havelniederung liegt. Von hier aus zieht ſich die Linie zwiſchen der alten Havel und dem Lehnitzer See durch nach Oranienburg und überſchreitet zwiſchen der chemiſchen Fabrik und der Mühlen-Anlage der Königlichen Seehandlung die Chauſſee und bald darauf die Havel. An dieſer Stelle zwiſchen der Chauſſee und dem Havel-Uebergange würde ſehr zweckmäßig der Bahnhof anzulegen ſein.

Die andere Linie beginnt bei Berlin weſtlich der Chauſſee, zieht ſich in ziemlich gerader Richtung nach Tegel, geht ſüdlich von Neubrück über die Havel, durchſchneidet in gerader Linie den Falkenhager Forſt in durchaus günſtigem Terrain, überſchreitet nahe der Stadt Oranienburg den Ruppiner Kanal und verbindet ſich dann mit der früher bezeichneten Linie. Der Bahnhof würde nördlich vom Uebergange über den Ruppiner Kanal anzunehmen ſein.

Betrachtet man beide Linien gegen einander, ſo hat die erſtere den Vorzug einer geringeren Länge (etwa $\frac{3}{8}$ Meilen), die zweite hingegen würde weniger Terrainſchwierigkeiten darbieten, die Anlage des Bahnhofes bei Berlin würde günſtiger und weniger koſtſpielig ſein; der Hauptvortheil iſt jedoch die Berührung des Dorfes Tegel, welches ein ſehr beliebter Vergnügungsort der Berliner iſt, woraus der Geſellſchaft eine bedeutende Einnahme erwachſen könnte.

Um die Mecklenburgiſche Grenze auf dem kürzeſten Wege zu erreichen, müßte die Eiſenbahnlinie über Granſee geführt werden; da das Terrain hier jedoch ſehr koupirt iſt, die Stadt Granſee ſelbſt in bedeutender Höhe liegt, die bald wieder verlaſſen werden muß, ſo iſt es auch, abgeſehen davon, daß Zehdenick ein größerer und viel betriebſamerer Ort iſt als Granſee, viel vortheilhafter, die Linie über erſtere Stadt zu führen, wo die Terrainſchwierigkeiten nur ganz gering ſind.

Von Oranienburg aus überſchreitet die Linie die Chauſſee ſüdlich von Naſſenheide, geht in gerader Richtung zwiſchen dem Vorwerk Hertefeld und dem Liebenberger Forſthauſe hindurch nach Falkenthal, erſteigt von da aus durch die Zehdenicker Stadtforſt die Anhöhe beim ſogenannten Hammelſtall und erreicht, die Stadt Zehdenick in einiger Entfernung öſtlich berührend, den Schmelzedamm, wo der Bahnhof für Zehdenick anzulegen wäre. Das Terrain in nächſter Umgebung von Zehdenick erlaubt es nicht, den Bahnhof der Stadt näher zu bringen, welcher allerdings gegen 400 Ruthen davon entfernt bleiben würde.

Da das Dorf Mildenberg auf einer Anhöhe liegt, ſo muß die Linie in einiger Entfernung davon öſtlich geführt werden, von wo ſie dann ohne Schwierigkeit in gerader Richtung bei Alt-Tornow das Mecklenburgiſche Gebiet erreichen kann. Von hier aus erhebt ſich das Terrain bedeutend und ſo unmittelbar, daß man gezwungen iſt, die Linie in den ſich darbietenden Thälern fortzuführen, wodurch dieſelbe jedoch bedeutend von der geraden Richtung abweicht. Gleich hinter Tornow geht ſie faſt in einem rechten Winkel

nach Weſten bis zu zwei kleinen Seen, wendet ſich dann nördlich, immer das Thal verfolgend, nach Blumenow, nimmt von hier aus die Richtung gegen den Kreuzkrug und gelangt darauf durch ein ziemlich enges Thal abermals in die Havelniederung, geht in derſelben, und zwar auf Preußiſchem Gebiet, ohne Schwierigkeiten weſtlich bei Zotzen vorbei bis gegen den Theerofen von Stolpſee und erreicht, längs dem Ufer deſſelben ſich hinziehend, die Stadt Fürſtenberg. Der Bahnhof würde hier auf Mecklenburgiſchem Territorium weſtlich der Stadt anzulegen ſein; doch wäre es auch mit keinen Schwierigkeiten verbunden, denſelben auf Preußiſchem Gebiet beim Vorwerke Ravensbrück anzunehmen, in welchem Fall die Havel vor der Einmündung in den Stolpſee überbrückt werden müßte.

Von Fürſtenberg aus läuft die Linie unweit der Chauſſee in gerader Richtung durch die ſogenannte Sprenkelhaide, betritt dann wiederum das Mecklenburgiſche Gebiet und zieht ſich weſtlich hart an Alt-Strelitz vorbei nach Neu-Strelitz, wo der Bahnhof an der Oſtſeite der Stadt angelegt werden muß, da im Weſten der Zierker-See die Stadt nahe begrenzt. Das Terrain zwiſchen Neu-Strelitz und Neu-Brandenburg iſt unſtreitig das ungünſtigſte auf der ganzen Strecke zwiſchen Berlin und Stralſund. Die neu angelegte Chauſſee zeigt dies zur Genüge; doch wird es wohl möglich ſein, für die Eiſenbahn ein günſtigeres aufzufinden.

Oeſtlich der Chauſſee erheben ſich jedoch die Anhöhen immer mehr, und man iſt gezwungen, die Eiſenbahn weſtlich der Chauſſee fortzuführen. Am zweckmäßigſten ſcheint es, die Linie dem Liepfer- und Tollenſe-See möglichſt nahe zu bringen, da hier die Höhen ſämmtlich auslaufen, immer wird jedoch die Linie ſehr gebrochen werden und nicht immer wird es möglich ſein, die Kurven mit genügend großen Radien zu beſchreiben und Contre-Kurven zu vermeiden. Um das tief liegende Tollenſethal zu umgehen, muß die Linie vor Neu-Brandenburg die Chauſſee paſſiren, ſo daß der Bahnhof öſtlich der Stadt zu liegen kommt.

Von Neu-Brandenburg hält ſich die Linie immer längs den Höhen des Tollenſethales hin, da das Thal ſelbſt aus ſehr moorigen Wieſen beſteht, durch die der Eiſenbahndamm nur mit großen Koſten durchgeführt werden könnte. — Hinter dem Dorfe Neddemin überſchreitet die Linie den Landgraben, der die Grenze zwiſchen Mecklenburg und Preußen bildet, und zieht ſich gegen Treptow, wo in geringer Entfernung öſtlich der Stadt der Bahnhof angelegt werden kann. Unterhalb dem Dorfe Klatzow, wo das Tollenſethal nur ſchmal iſt, wird am zweckmäßigſten die Tollenſe überbrückt; von hier zieht ſich die Linie die Höhe hinauf nach Roſemarſow, und geht dann in gerader Linie über Seltz, Hohen-Brünzow, Utzedel, zwiſchen Zachariae und dem Demminer Vorwerke hindurch nach Demmin, nachdem ſie die Tollenſe in der Gegend der alten Schanze zum zweiten Male überſchritten hat. Da die Sandberge auf dem rechten Tollenſe-Ufer und der Windmühlenberg zunächſt Demmin eine ziemlich bedeutende Höhe haben, ſo muß die Linie theilweiſe durch die Vorſtadt geführt werden, wodurch der Vortheil entſteht, daß der Bahnhof der Stadt möglichſt nahe gerückt wird. Ungefähr 300 Ruthen

unterhalb des Meyenkrebſes wird die Peene überbrückt, von hier geht die Linie hart an den Dörfern Randow und Ruſtow (an der Weſtſeite) vorbei nach Loitz, welches gegen 400 Ruthen in gerader Richtung von der Bahn entfernt bleibt. Von Loitz führt eine gerade Linie über Nielitz und Boltenhagen nach Grimmen, wo der Bahnhof öſtlich zwiſchen Stadt und Vorſtadt angelegt werden muß, indem die Höhe des Schloßmühlenberges es nicht erlaubt, mehr öſtlich zu gehen, weſtlich der Stadt hingegen das Trebelthal ſo moraſtig iſt, daß es kaum die Anlage eines Eiſenbahndammes, geſchweige denn eines Bahnhofes, geſtattet.

Von hier geht die Linie in gerader Richtung über Lehmhagen, Glashagen und Elmenhorſt nach der öſtlichen Spitze des Krummenhagener See's und erreicht, zwiſchen Voigdthagen und Groß-Lüdershagen hindurch gehend, die Stadt Stralſund, deren Bahnhof am beſten zwiſchen der Franken-Vorſtadt und der Stadt ſelbſt anzulegen wäre, indem von da eine unmittelbare Verbindung mit dem Hafen erreicht werden könnte.

Um die Stadt Greifswald mit der Bahn zu verbinden, bietet ſich die Lage der Stadt Grimmen und das zwiſchen beiden liegende Terrain als ſehr günſtig dar. Die Linie würde mit einer Kurve den Bahnhof bei Grimmen verlaſſen, den Schloßmühlenberg im Süden umgehen und von hier aus in ziemlich gerader Richtung über Neuendorff und Levenhagen das Thal des Ryckgrabens erreichen und in demſelben ohne Schwierigkeiten bis Greifswald fortlaufen. Dagegen würde eine unmittelbare Verbindung zwiſchen Stralſund und Greifswald nur mit großen Koſten herzuſtellen ſein, indem ein ſehr bedeutender Höhenzug ſich längs dem Ufer der Oſtſee hinzieht, den man von Stralſund aus bis gegen Kirchdorff (faſt $\frac{2}{3}$ der ganzen Strecke) durchſchneiden müßte. Wollte man dieſe Schwierigkeiten umgehen, ſo wäre man gezwungen, das Ryckgrabenthal bis hinter Segebadenhau zu benutzen und von hier nordwärts die Stadt Stralſund zu gewinnen ſuchen, welche Linie jedoch eine unverhältnißmäßige Länge erhalten würde.

Die Entfernungen der einzelnen Orte von einander, nach den projektirten Linien gemeſſen, betragen:

Von Berlin über Lehnitz nach Oranienburg	$4\frac{1}{4}$	Meilen.
„ Oranienburg nach Zehdenick	$3\frac{1}{8}$	„
„ Zehdenick nach Fürſtenberg	$3\frac{3}{8}$	„
„ Fürſtenberg nach Neu-Strelitz	$2\frac{5}{8}$	„
„ Neu-Strelitz nach Neu-Brandenburg	$3\frac{3}{4}$	„
„ Neu-Brandenburg nach Treptow	2	„
„ Treptow nach Demmin	$3\frac{1}{4}$	„
„ Demmin nach Loitz	$1\frac{3}{4}$	„
„ Loitz nach Grimmen	2	„
„ Grimmen nach Stralſund	$2\frac{7}{8}$	„
	$29\frac{1}{2}$	Meilen.

Die Linie von Berlin über Tegel nach Oranienburg würde $\frac{3}{8}$ Meilen länger ſein, mithin die ganze Strecke $29\frac{7}{8}$ Meilen betragen. Da bei der ſpeziellen Bearbeitung ſich wahrſcheinlich noch einige Kurven mehr ergeben

möchten, ſo wird der Sicherheit wegen die Länge zu 30 Meilen angenommen. Die Entfernung zwiſchen Grimmen und Greifswald wird nicht mehr als 3 Meilen betragen.

Angenommen, daß das Maximum der Steigung 1:300 ſei, daß der kleinſte Radius der Kurven 300 Ruthen betrage, ſo läßt ſich mit ziemlicher Beſtimmtheit ſchließen, daß die Erdarbeiten im Durchſchnitt nicht ſehr bedeutend ſein können. Die Bahn hat den Vorzug nur ganz unbedeutende Waſſerſcheiden und gegen das angrenzende Terrain hochliegende Flußthäler überſetzen zu müſſen; das Terrain iſt allerdings faſt nirgends ganz eben, aber die Anhöhen ſind nur kurz und wechſeln mit Thälern von geringer Ausdehnung. Ein ſolches Terrain iſt für Anlage einer Eiſenbahn bei weitem nicht ſo koſtſpielig, als wenn lange Erhebungen durchſchnitten und weite Thäler überdammt werden müſſen, da der weite Transport des Erdmaterials höchſt koſtſpielige und zeitraubende Vorkehrungen erfordert.

Man kann mit Bezug auf die Beſchaffenheit der Erdarbeiten das Terrain der ganzen Strecke in 4 Klaſſen eintheilen, ſo weit ſich nämlich durch eine flüchtige Bereiſung der Linie darüber urtheilen läßt.

I. Klaſſe. Schwieriges Terrain.

1.	Strecke von Alt-Tarnow bis gegen Bredereich . .	1¼ Meile.
2.	„ zwiſchen Neu-Strelitz und Neu-Brandenburg	3¾ „
3.	„ von Groß-Lüdershagen bis vor Stralſund .	½ „
		5½ Meile.

II. Klaſſe. Koupirtes Terrain.

1.	Strecke zwiſchen Dalldorf und Birkenwerder . . .	2 Meilen.
2.	„ zunächſt Zehdenick	½ „
3.	„ zwiſchen Fürſtenberg und Alt-Strelitz . . .	2 „
4.	„ „ Neu-Brandenburg und Treptow .	2 „
5.	„ „ Treptow und Demmin	2¾ „
		9¼ Meilen.

III. Klaſſe. Ziemlich günſtiges Terrain.

1.	Strecke zwiſchen Berlin und Oranienburg	2½ Meilen.
2.	„ „ Zotzen und Fürſtenberg	1¾ „
3.	„ „ Alt- und Neu-Strelitz	¾ „
4.	„ „ Demmin und Stralſund	6¼ „
		11¼ Meilen.

IV. Klaſſe. Günſtiges Terrain.

1.	Strecke zwiſchen Oranienburg und Zehdenick . . .	2¼ Meilen.
2.	„ „ Zehdenick und Fürſtenberg	1¾ „
		4 Meilen.

Nimmt man an, daß der Unterbau nur für ein Geleiſe hergeſtellt wird, die Kronenbreite 14′ beträgt und die Böſchungen durchgängig 1½füßig angelegt werden, ſo würden die Erdarbeiten, inkl. Stampfen, Befeſtigung der Böſchungen, Baugeräthe, ungefähr koſten:

I.	5½ Meilen	à 40000 Thlr.	220000 Thlr.
II.	9¼ „	à 30000 „	277500 „
III.	11¼ „	à 20000 „	225000 „
IV.	4 „	à 16000 „	64000 „
	30 Meilen		786500 Thlr.

mithin würden die Koſten der Erdarbeiten im Durchſchnitt pro Meile etwa in runder Summe 26000 Thlr. betragen.

Die Brückenbauten ſind für die beträchtliche Länge der Bahn nur unbedeutend. Die 5 Hauptbrücken ſind: zwei für die Havel bei Oranienburg und Fürſtenberg, zwei für die Tollenſe bei Treptow und bei Demmin und eine für die Peene gleichfalls bei Demmin. Alle 3 Flüſſe haben keine bedeutende Breite, ihr Gefälle iſt ſehr unbedeutend, mithin der Unterſchied zwiſchen Hoch- und Mittelwaſſer gering, der Eisgang derſelben durchaus gefahrlos. Die Flußbette liegen nicht tief unter dem angrenzenden Terrain, ſind nicht ſehr breit, mithin werden die Brücken alle nur niedrig und von keiner bedeutenden Länge; der Grund und Boden beſteht aus ſcharfkörnigem Sande, ſo daß die Fundamente ohne Roſte in geringer Tiefe auszuführen ſind. Was das Material zu den Brücken ꝛc. anbelangt, ſo iſt die Lage der Bahn hierin gleichfalls ſehr begünſtigt; faſt der ganze Strich von Berlin bis Stralſund iſt mit Granitgeſchieben von vorzüglicher Güte und Größe beſä't, deren Preis ganz unbedeutend iſt, ferner liegen nahe der Bahn viel Ziegelbrennereien, die ein vorzügliches Material liefern, welches wegen des geringen Transportes bis zur Bahn mit geringen Koſten zu beſchaffen ſein wird.

Aus demſelben Grunde werden die Bahnhofsbauten billig herzuſtellen ſein; eben ſo wird das Fundament für den Oberbau ſehr wenig koſten, da in den Einſchnitten und den Ausgrabeſtellen faſt der ganze Bedarf gewonnen werden möchte.

Mit Bezugnahme auf alles früher Geſagte werden ſich

e. Die Anlagekoſten

einer Meile einer einſpurigen Eiſenbahn zwiſchen Berlin und Stralſund folgender Geſtalt feſtſtellen laſſen:

1.	Techniſche Vorarbeiten	1000 Thlr.
2.	Direktions- und Bauführungskoſten	6000 „
3.	Grund- und Nutzungsentſchädigung	15000 „
4.	Erdarbeiten	26000 „
5.	Brücken, Durchläſſe und Viadukte	10000 „
6.	Wegeübergänge, Telegraphen	1000 „
7.	Einfriedigung der Bahn	400 „
8.	Oberbau	56000 „
9.	Bahnhöfe, Wachthütten	20000 „
10.	Transportmittel	20000 „
11.	Insgemein, unvorhergeſehene Fälle	3600 „
12.	Zinſen des Anlagekapitals	8000 „
		167000 Thlr.

mithin für 30 Meilen	5,010000 Thlr.
Hierzu ein zweites Geleis für die Strecke zwiſchen Neu-Strelitz und Neu-Brandenburg auf $3\frac{3}{4}$ Meilen à 74000 Thlr.	277500 „
Zuſammen	5,287500 Thlr.
Die Strecke von Grimmen bis Greifswald bietet wenig Schwierigkeiten dar und wird hier pro Meile 160000 Thlr. angenommen, ſo macht dies für 3 Meilen	480000 „
Summa	5,767500 Thlr.

Zu bemerken iſt ſchließlich, daß der Preis der Grundentſchädigungen für eine einſpurige Bahn mit 15000 Thlr. allerdings etwas hoch iſt, es muß jedoch berückſichtigt werden, daß im Ganzen das durchſchnittene Terrain von vorzüglicher Beſchaffenheit iſt; auch kann wohl nicht mit Gewißheit angenommen werden, daß Mecklenburg ein Expropriationsgeſetz erlaſſen wird, wodurch die dortige Landerwerbung leicht ſehr koſtſpielig werden dürfte. Sollten hingegen die von der Bahn berührten Städte das Terrain zu den Bahnhöfen und der Bahn unentgeltlich oder wenigſtens zu einem niedrigen Preiſe hergeben, ſo würde ſich dieſe Summe bedeutend ermäßigen. Der Oberbau iſt ganz wie bei der Stettiner Bahn angenommen worden; die nöthigen Ausweichungen und doppelten Geleiſe bei den Bahnhöfen ſind mit in Rechnung gebracht. — Die Koſten für die Bahnhöfe ſind jedenfalls hinreichend, da der Hauptpunkt hierbei, die Maurermaterialien, für geringen Preis zu beſchaffen ſein werden. — Die Transportmittel ſind vielleicht etwas zu niedrig angenommen; es wird jedoch vorausgeſetzt, daß der Betrieb, beſonders für den Perſonen-Verkehr, nicht ſo bedeutend als auf einigen anderen Bahnen ſein wird. Auch iſt durch die Erfahrung genügend bekannt, daß lange Bahnſtrecken gegen kürzere hinſichtlich der Betriebsmittel ſich in bedeutendem Vortheil befinden.

4. Berlin-Anhaltiſche Eiſenbahn.

a. Geſchichte der Bahn.

Wir wollen davon das Wichtigſte aus den Berichten entnehmen, welche unter dem 10. Dezember 1836 und 14. Juni 1838 von dem Komité und ferner am 16. April 1842, ſo wie am 15. Jan. 1844 von dem Direktorium der Geſellſchaft an die Aktien-Geſellſchaft erſtattet ſind.

Bereits im Mai 1836 trat in Berlin ein Komité zur Bildung einer Aktien-Geſellſchaft mit dem Zwecke zuſammen:

> „eine Eiſenbahn-Verbindung Berlins mit Leipzig und Dresden herzuſtellen.“

Zu dieſem Unternehmen wurde die Erbauung einer von dem Endpunkte der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn bei Potsdam ausgehenden und bis zur Elbe bei Rieſa, zum Anſchluſſe an die damals bereits im Bau begriffene Leipzig-Dresdener Eiſenbahn, fortzuführenden Eiſenbahn vorgeſchlagen.

Schon am 21. Mai 1836 erfolgte die zur Bildung einer ſolchen Aktien-Geſellſchaft beantragte Genehmigung der Behörde; bis Ende Juni d. J. war das zu dieſem Unternehmen vorläufig veranſchlagte Kapital von 2½ Million Thaler gezeichnet; im September wurde mit der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn-Geſellſchaft ein Abſchluß-Vertrag gemacht und im Dezember die erſte Einzahlung von 10 Prozent ausgeſchrieben, welche prompt und vollſtändig einging.

Dieſer erſte Plan, die Bahn von Potsdam aus fortzuführen, ſcheiterte jedoch an den großen Schwierigkeiten, die Intereſſen und Bedürfniſſe zweier Geſellſchaften zu vereinigen. Der damalige techniſche Dirigent der Potsdamer Eiſenbahn-Geſellſchaft, Geheime Ober-Baurath Crelle, gab ſelbſt unterm 5. Oktober 1836 ein Gutachten dahin ab, daß die gleichzeitige Benutzung der Bahn durch zwei Geſellſchaften unausführbar ſei, indem entweder das Intereſſe der einen oder der andern dadurch verhältnißmäßig leiden müſſe.

Hauptgründe waren außerdem:

1. daß die Lage und Beſchaffenheit des Bahnhofes der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn deſſen gemeinſchaftliche Benutzung unthunlich machte, auch Terrain daneben nicht zu erlangen war;
2. daß die Berlin-Sächſiſche oder Berlin-Anhaltiſche Eiſenbahn, der Terrain-Schwierigkeiten wegen, die Berlin-Potsdamer Eiſenbahn ſchon vor deren Ende (bei Kohlhaſenbrück) hätte verlaſſen müſſen, dort alſo auch ein eigener Bahnhof nöthig geweſen wäre;
3. daß die Art der Konſtruktion der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn (welche vorzugsweiſe nur auf den Perſonen-Verkehr berechnet iſt) den Transport der ſchweren Güterzüge ohne bedeutenden Nachtheil nicht geſtattet hätte;
4. daß jedenfalls auf der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn ſofort ein zweites Geleiſe hätte gelegt werden müſſen, welches auf Koſten der Berlin-Anhaltiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft zu bewirken geweſen wäre;
5. daß, ungeachtet die kürzere Linie über Potsdam geht, dieſe doch deshalb nicht benutzt werden konnte, weil es unthunlich gefunden wurde, aus dem Keſſel, in welchem Potsdam liegt, in der Richtung nach Deſſau heraus zu kommen.

Auf dieſe Gründe fußend, ſtellte die Geſellſchaft unterm 17. Januar 1837 in einem ausführlich motivirten Schreiben an den Staats-Miniſter Rother das Geſuch, die Genehmigung zum Bau der Bahn von Potsdam nach Rieſa, in die Verwandlung zu einer von Berlin unmittelbar nach Rieſa beim Könige beantragen zu wollen.

Unterm 6. März 1837 wurde dem Komité von der betreffenden Staatsbehörde eröffnet, daß ſeinem ferneren Antrage:

> die gedachte Bahn unmittelbar von Berlin aus bis zu dem an der Sächſiſchen Grenze belegenen Dorfe Rieska (das iſt der Anſchluß an Rieſa) führen zu dürfen,

die Allerhöchſte Genehmigung ertheilt worden. Hierauf wurden noch in demſelben Monate über in England zu verfertigende Lokomotive und Schienen

Verträge geſchloſſen, auch die Einleitung zur Erwerbung derjenigen Berliner Grundſtücke getroffen, welche zur Eröffnung eines neuen Ausgangs durch die Stadtmauer und Anlage des Bahnhofes erforderlich waren. Mit einem Theile der Grund-Eigenthümer an der projektirten Bahnlinie wurden vorläufige Unterhandlungen getroffen, um der Geſellſchaft das nöthige Terrain bis dahin zu ſichern, wo das entworfene Geſellſchafts-Statut, welches am 22. April 1837 der Behörde eingereicht war, genehmigt ſein würde.

Dieſe Genehmigung ging jedoch in den nächſten 10 Monaten nicht ein.

Da ſich inzwiſchen vielfältig beunruhigende Gerüchte verbreitet hatten, daß die Ausführung der projektirten Bahn Seitens der Staatsbehörde Anſtand finde, ſo hatte das Komité ſchon im Mai 1837 Vorſchläge zu einer Seitenbahn von Jüterbogk aus über Köthen nach Magdeburg und im November zur Bildung einer Geſellſchaft Behufs einer direkten Bahn nach Magdeburg gemacht. Das letztere Anerbieten geſchah mit folgenden Worten:

> „Wir würden, wenn eine ſolche Bahn (von Berlin direkt nach Magdeburg) als im Intereſſe des Staats liegend, anerkannt und der Bau derſelben nicht etwa vom Staate ſelbſt übernommen werden ſollte, kein Bedenken tragen, den Verſuch zu machen, eine Aktien-Geſellſchaft zu dieſem Zwecke zu bilden."

Auf beide Vorſchläge blieb jedoch das Komité ohne allen Beſcheid, bis ihm unterm 1. März 1838 eröffnet wurde:

> daß ſich die Intereſſenten keine Rechnung auf Ertheilung einer definitiven Konzeſſion zur Anlage einer Eiſenbahn nach Rieſa zu machen hätten, indem vorgezogen ſei, eine Eiſenbahn-Verbindung Berlins mit der Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn hergeſtellt zu ſehen, weshalb ihnen anheimgegeben werde, das Unternehmen auf die Ausführung der letztgedachten Eiſenbahn zu richten, die von Seiten des Staats begünſtigt werden würde.

Das Komité ſuchte nun neue Auswege und brachte unter Anderem die Bahnrichtung über Luckenwalde und Deſſau nach Köthen in Vorſchlag, zum Anſchluß an die Magdeburg-Halle-Leipziger Eiſenbahn, welche Linie Behufs Anlage einer Zweigbahn bereits unterſucht war. Es wurde hierbei nicht verkannt, daß eine Verbindung Berlins mit der Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn, durch eine Eiſenbahn nach Köthen, den Unternehmern derſelben ungefähr gleiche Vortheile verſpreche, als die früher projektirte Verbindung mit der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn auf Rieſa, indem der Verkehr mit und über Leipzig auch auf dieſem Wege erhalten, und für den, doch nur theilweiſe, eintretenden Verluſt des im Sommer lebhaften Perſonen-Verkehrs mit Dresden, der im Ganzen unſtreitig wichtigere Perſonen- und Waaren-Verkehr mit Magdeburg gewonnen würde, nicht zu gedenken, daß, wenn der lebhafte Wunſch der Staatsbehörden, von Halle oder Magdeburg aus eine Eiſenbahn-Verbindung nach den weſtlichen Provinzen des Preußiſchen Staats hergeſtellt zu ſehen, zur Ausführung gelange, jene veränderte Bahnlinie noch ganz beſondere Vortheile in Ausſicht ſtelle. —

Da durch dieſe Bahnrichtung zugleich eine Vermittelung der Abſichten

der Staatsverwaltung mit den Intereſſen der Aktien-Geſellſchaft erreicht wurde, auch die Herzogl. Anhaltiſchen Behörden bedeutende Unterſtützungen zugeſagt hatten, ſo erklärte ſich die Geſellſchaft für den Fall:

daß die definitive Konzeſſion zur Ausführung der Eiſenbahn nach Rieſa nicht zu erlangen ſei,

bereit, das frühere Unternehmen auf die Erbauung einer Eiſenbahn in der veränderten Bahnlinie zu übertragen, wofern auch hierbei der unmittelbare Ausgang aus Berlin und die Benutzung der früher projektirten Bahnlinie bis Luckenwalde geſichert bliebe. Dieſe Rückſichten fanden auch die geeignete Anerkennung, denn unterm 4. Juni 1838 erklärte der Finanz-Miniſter, daß des Königs Majeſtät den Bau einer Eiſenbahn, welche

unmittelbar von Berlin ausgehe und über Luckenwalde nach Köthen geführt werde,

genehmigt habe.

Durch die Wahl der neuen Richtung wurde ein Abkommen mit den Aktionären der Berlin-Sächſiſchen Eiſenbahn erforderlich, weshalb denſelben freigeſtellt wurde,

entweder den geleiſteten Einſchuß von 10 Prozent ohne Abzug zurück zu empfangen,

oder ſich zur Theilnahme auch an dem neuen Unternehmen bereit zu erklären.

Von den zur Rieſaer Bahn gezeichneten 12500 Stück Aktien (à 200 Thlr.) ſchieden aus . . . . 7861 „

Zur neuen Bahn wurden umgeſchrieben . 4639 Stück
und von neuen Aktionärs gezeichnet . . 10361 „

Summa . 15000 Stück.

Allein hiermit war dieſe Angelegenheit wider Verhoffen noch keineswegs erledigt, denn ein großer Theil der erſten Zeichner auf die Berlin-Rieſaer Bahn hatte ſeine Aktien über pari verkauft, die Käufer hielten in Folge der Bahn-Veränderung ſich nicht mehr gebunden und forderten ihr Geld zurück; jedoch wurde der größte Theil der desfallſigen Prozeſſe in zweiter Inſtanz zum Nachtheil der Kläger entſchieden.

Endlich, am 16. Juni 1839, wurde das in der General-Verſammlung vom 3. April 1839 angenommene Statut der Berlin-Anhaltiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft durch die Geſetzſammlung veröffentlicht, woraus namentlich zu erſehen, daß zur Ausführung des Baues und zur Anſchaffung der erſten Transportmittel ein Kapital von 3 Millionen Thlr. Pr. Kourant für ausreichend erachtet wird; 2,600000 Thlr. werden davon durch Aktien à 200 Thlr. zuſammengebracht und 400000 Thlr. giebt das Königliche Seehandlungs-Inſtitut her.

Sollte dieſe Summe dem Bedürfniß nicht entſprechen, ſo darf die Geſellſchaft noch eine halbe Million entweder durch Anleihe oder durch 2500 neue Aktien aufbringen. — Wenn das Darlehn beliebt wird, ſo will die Seehandlung den fehlenden Betrag bis zum Maximum von 500000 Thlr. ent-

weder ſelbſt als Darlehn, unter gleichen Bedingungen, wie die bereits zugeſicherten 400000 Thlr., hergeben oder ſich gefallen laſſen, daß dieſes Darlehn zu gleichen Rechten mit den von ihr dargeliehenen 400000 Thlr. durch die Geſellſchaft anderweitig aufgenommen werde.

Was die mehrerwähnten 400000 Thlr. betrifft, welche die Königl. Seehandlung (außer den bereits von ihr gezeichneten 5000 Stück Aktien) hergeben will, ſo bleibt der Seehandlung bis zum 1. Juli 1840 das Recht vorbehalten, ob ſie dieſe Summe als Darlehn zu 4 Prozent zahlen, oder dafür noch 2000 Stück Aktien zu 200 Thlr. übernehmen will. Sollte das Darlehn beliebt werden, ſo darf bei richtiger Zinszahlung das Kapital vor dem 1. Juli 1850 nicht gekündigt werden.

Die durch Veränderung und Verlängerung der Bahnlinie bedingten Vermeſſungen, Terrain-Erwerbungen und ſonſtigen Vorarbeiten wurden ſo thätig betrieben, daß im Frühjahr 1839 die Erdarbeiten beginnen konnten.

Am 16. März 1840 hielt die Geſellſchaft eine zweite ordentliche General-Verſammlung, worin namentlich die Genehmigung zur Ausgabe von 1 Million Prioritäts-Aktien ertheilt wurde, während die am 28. Oktober 1840 zuſammengetretene außerordentliche General-Verſammlung den dadurch nothwendig gewordenen Zuſatz zum Statute beſtätigte.

Eine Vergrößerung des Fonds um fernere 500000 Thlr. zur Deckung des Defizits und Vermehrung der Transportmittel wurde in der ordentlichen General-Verſammlung am 29. Oktober 1841 und in der außerordentlichen General-Verſammlung am 10. Dezember 1841 beſchloſſen.

Während dieſer Zeit wurden mit der größten Thätigkeit die Arbeiten fortgeſetzt und es konnte bereits die Bahnſtrecke

zwiſchen Köthen und Deſſau am 1. September 1840,
" Berlin und Jüterbogk am 18. Auguſt 1841,
" Koswig und Wittenberg am 28. Auguſt 1841,
und die ganze Bahn am 10. September 1841

dem Verkehr eröffnet werden.

Im gegenwärtigen Augenblicke (Mai 1844) finden zwiſchen den Staatsbehörden und der Direktion der Geſellſchaft Unterhandlungen hinſichtlich des etwaigen künftigen Baues einer Eiſenbahn von Jüterbogk nach Rieſa, im Anſchluß an die Leipzig-Dresdener Eiſenbahn, Statt, von deren Ausgang der obige Bahnbau überhaupt, ſo wie die näheren Modalitäten abhängig ſind. Ein Weiteres kann daher zur Zeit noch nicht darüber mitgetheilt werden.

b. Richtung der Bahn, Bahnhöfe, Bahnlänge.

Die Bahn beginnt bei dem neu angelegten Anhaltiſchen Thore vor Berlin, überſteigt in der Gegend von Lankwitz den daſelbſt befindlichen Höhenzug, führt ſodann bei Gieſendorf, Groß-Beeren, Damsdorf und Ludwigsfelde nach Trebbin, von hier aus durch die Trebbiner Haide bei Woltersdorf vorbei nach Luckenwalde. Von Luckenwalde führt die Linie größtentheils durch die

Königl. Zinna'ſche Forſt in beinahe gerader Linie, bei den Dörfern Dennewitz und Mölnsdorf vorbei nach Zahna. — Das Terrain zwiſchen Zahna und Wittenberg iſt im Ganzen wellenförmig und erfordert einige jedoch nicht bedeutende Auf- und Abträge, wogegen die Strecke zwiſchen Wittenberg, Koswig und Roslau zwar auch etwas koupirt und von mehreren Waſſerläufen durchſchnitten, jedoch den Ueberſchwemmungen der Elbe unzugänglich iſt. — Bei Roslau wendet ſich die Bahn nach der erſt vor einigen Jahren erbauten Elbbrücke, deren Benutzung gegen Brückzoll und Beitrag zu den Unterhaltungskoſten eine ſehr weſentliche Begünſtigung der Herzogl. Deſſauiſchen Regierung iſt, durchſchneidet dann das vereinigte Elb- und Muldethal und läuft an Deſſau hin nach Köthen, wo ſie in die Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn mündet.

Die Berlin-Anhaltiſche Eiſenbahn hat eine Länge von 40108 Ruthen oder $20\frac{1}{8}$ Meile, und beſitzt folgende Bahnhöfe und Anhalteplätze:

Berlin bis

Groß-Beeren	$2\frac{1}{2}$	Meile,
Ludwigsfelde	$3\frac{1}{4}$	"
Trebbin	$4\frac{1}{2}$	"
Luckenwalde	$6\frac{1}{2}$	"
Jüterbogk	$8\frac{1}{4}$	"
Zahna	11	"
Wittenberg	$12\frac{3}{4}$	Meilen,
Koswig	$14\frac{1}{4}$	Melle,
Roslau	$16\frac{1}{2}$	"
Deſſau	$17\frac{1}{4}$	"
Köthen	$20\frac{1}{8}$	"

Von Berlin nach Halle ſind . 25 Meilen,
" " Magdeburg ſind 27 "
" " Leipzig " 29 "

c. Anlage- und Einrichtungskoſten.

Der erſte Anſchlag nahm als Maximum dieſer Koſten die Summe von 3,500000 Thlr. an; der Geſchäftsbericht für das Jahr 1839 berechnete dafür 3,586000 Thlr. Bis Ende Auguſt 1841 waren bereits 3,800000 Thlr. ausgegeben, außerdem 320000 Thlr. Paſſiva vorhanden und noch 110000 Thlr. (für Vollendung des Bahnhofes in Berlin, der Güterſchuppen, Waſſerſtationen, Feuer-Entſchädigung der Bahn-Anlieger u. ſ. w.) erforderlich. — Nach dem Bau-Berichte vom 16. April 1842 waren auf die Bahn-Anlage bis März deſſelben Jahres verwendet 4,442941 Thlr. 25 Sgr. 9 Pf., welche ſich wie nachſtehend vertheilten:

	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
I. Techniſche Vorarbeiten.						
Unkoſten für Ermittelung der Frequenz in Potsdam u. Treuenbriezen vom Monat September 1836 bis März 1838.	1365	—	—			
Vermeſſungs- und Nivellementskoſten	25772	28	10			
Hiervon ſind auf das aufgegebene Rieſa-Bauprojekt zu rechnen . . . . 8872 Thlr. 20 Sgr.				27137	28	10
II. Grunderwerb auf der Bahnlinie . .	—	—	—	289455	23	5
III. Geräthſchaften	—	—	—	52489	21	6
IV. Erdarbeiten	—	—	—	701660	11	—
V. Wegeübergänge	—	—	—	72366	29	2
VI. Brücken und Durchläſſe	—	—	—	354549	14	2
VII. A. Gebäude auf der Bahn	—	—	—	173042	17	1
Hiervon kommen auf das Rieſa-Projekt 234 Thlr. 13 Sgr. 6 Pf.						
B. Berliner Bahnhof.						
Erwerb der Grundſtücke.						
a) In der Stadt	65217	12	3			
b) Vor dem Thore	78860	1	3			
c) Ablöſung von Reallaſten, Hypotheken- und Gerichtskoſten, Maklergebühren, Entſchädigung für Benutzung von Grund zum Abgraben der Erde	7384	14	11	151461	28	5
Erdarbeiten:						
Aufhöhung des Terrains in der Stadt und auf dem Bahnhofe, Dammſchüttung und Chauſſirung der Straße in der Richtung nach Schöneberg . . .	—	—	—	50213	7	7
Gebäude:						
1) Das Verſammlungsgebäude mit Flügel . . .	64652	3	6			
2) Die beiden Hallen	13484	19	8			
3) Der Perſonenwagen-Schuppen	5852	13	1			
4) Die beiden Güter-Magazine	24646	4	8			
5) Das Schmiede- und Werkſtättengebäude . . .	28647	28	4			
6) Der Lokomotiveſchuppen und die Coaksniederlage	17182	17	5			
7) Die Coaksöfen	7187	27	7			
8) Das Paſſagier-Päckereigebäude	1034	26	4			
9) Die Retirade am Halteplatz	166	9	7			
10) Das Wohngebäude am Thorplatz	42319	6	—			
11) Die Thoranlage mit Wacht- und Steuergebäude	21714	—	—			
12) Die Gartenmauer am Park des Prinzen Albrecht	4111	23	10	231000	—	—
Verſchiedene Baukoſten:						
1) Steinſetzer-Arbeiten, als: Pflaſterung der Straßen, des Thorplatzes, des Halteplatzes, Trottoirs u. ſ. w.	20953	21	10			
2) Einfriedigung des Bahnhofs, Barrieren, Interimsbrücken, Schuppen, Rampen für Equipagen	8547	1	—			
Latus .	29500	22	10	2,103378	1	2

	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Transport .	29500	22	10	2,103378	1	2
3) Drehſcheiben, Schlitten, verſenkte Geleiſe und Kanäle	4768	18	6			
4) Oberbau, Ausweichungen, Ausrücker u. ſ. w. . .	7215	17	9			
5) Einrichtungen zur Gaserleuchtung, Laternenſtänder u. ſ. w.	2569	26	6			
6) Waſſer-Reſervoirs und Krähne, Brunnenanlagen	1444	26	5			
7) Eine Dampfmaſchine nebſt Wellenleitung u. ſ. w.	5055	8	—			
8) Dampfſchornſteine, Vorrichtungen in der Maſchinen-Anlage	834	8	4			
9) Verbreiterung des Perrons, Aenderung an Gebäuden, Einrichtung von Lagerplätzen für die Steinkohlen u. ſ. w.	2503	7	8			
10) Baumpflanzungen am Platz und an den Straßen	342	22	6			
11) Abbruch der Gebäude und der Stadtmauer . .	424	22	3			
12) Beaufſichtigungskoſten des Durchbruches in der Stadtmauer und des Thores, Einrichtung einer Interimswohnung für Steuerbeamte	520	9	4			
13) Bahnhofs-Uhren und Glocken, eine Feuerſpritze	842	—	—			
14) Ausſtattung der Empfangszimmer und Utenſilien	1761	27	4			
15) Verſchiedene Unkoſten an Tagelöhnen, Gratifikationen beim Richten der Gebäude u. ſ. w.. . . .	1315	—	6			
16) Bau-Verwaltungskoſten, als: Gehalt des Baumeiſters, der Bau-Aſſiſtenten u. Aufſeher, Wächterlöhne, Bureau-Erforderniſſe, Zeichnungen, Pläne u. ſ. w.	7485	9	3	66584	17	2
Summa der Koſten des Berliner Bahnhofes . . . 499259 Thlr. 23 Sgr. 2 Pf.						
VIII. Oberbau.						
a. Schienen-Konto.						
Es wurden angekauft in England 70635 Stück Schienen — Tons 8889, 8, 4, 18 mit Lſtr.	88951	2	—			
Dieſelben betrugen mit ſämmtlichen Unkoſten an Fracht, Zoll, Aſſekuranz, Wechſelproviſion, Lagermiethe, Zinſen, Fuhrlohn und Transportkoſten bis zur Stelle des Verbrauchs	792914	25	3			
Hier bezahlte Steuer	165123	29	—	958038	24	3
Davon betreffen das Rieſa-Unternehmen für Zinſen, Wechſelumſätze und Lagermiethe 55892 Thlr. 15 Sgr.						
b. Oberbau-Materialien. (Inkl. ſämmtl. Unkoſten bis zur Stelle d. Verbrauchs.)						
1) für Schienenſtühle:						
2) 39894 Ztr. 61 Pfd. — 284980 Stück	177415	10	6			
für Unterlagshölzer: 186201 Stück.	137951	14	—			
3) für Nägel: 4459 Ztr. 6 Pfd.	47025	11	—			
4) für Holzkeile: 320934 Stück	9154	—	4			
Latus .	371546	5	10	3,128001	12	7

	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Transport .	371546	5	10	3,128001	12	7
5) Für 15820 Plattenſtücke, Hebel, Spurmeſſer, Inſtrumente zum Meſſen der Bahn	7272	23	10	378818	29	8
c. Verlegen des Geſtänges	.	.	.	141021	11	5

Summa der Koſten des Oberbaues
1,477879 Thlr. 5 Sgr. 4 Pf.

IX. Fahrzeuge.

a. Lokomotive-Konto.

	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Für 15 engliſche Lokomotive	209176	2	7			
Hier bezahlte Steuer	25921	22	—			
Für 1 Lokomotive von Borſig	12000	—	—	247097	24	7

Hiervon betrifft das Rieſa-Projekt 2460 Thlr. 11 Sgr.

b. Wagen.

	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Für 1 Königswagen	3024	—	—			
„ 6 Wagen I. Klaſſe	14354	—	—			
„ 24 „ II. „	45967	—	—			
„ 36 „ III. „ bedeckte	44292	—	—			
„ 12 „ „ „ unbedeckte	12017	—	—			
„ 2 „ Pferdewagen	1678	—	—			
„ 16 Laſtwagen mit Kaſten	12011	—	—			
„ 28 „ ohne Kaſten	14839	—	—			
„ 6 Bagagewagen	6732	—	—			
„ 22 Bremsvorrichtungen	2848	—	—			
„ 16 Wagen mit Oberſitzen verſehen	1792	—	—			
„ Ausrüſtung der Werkſtätten auf der ganzen Bahnlinie, bewegliche Brückenwagen, Utenſilien und Vorrathsſachen bei dem Betriebe in Köthen, Zugketten, Tagelöhne, Fracht u. ſ. w.	16502	17	2			
Summa der eigenen Wagen .				176056	17	2
Für 14 gemeinſchaftliche Güterwagen ohne Bedachung „ 49 „ „ mit „ „ 14 „ Perſonen-Bagagewagen	39013	5	2			
„ $\frac{5}{7}$ von 21 Satz-Rädern	4500	—	—			
Summa der gemeinſchaftlichen Wagen .				43513	5	2

Summa der Koſten für Wagen
219569 Thlr. 22 Sgr. 4 Pf.

X. Insgemein.

	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Telegraphen, Signalvorrichtungen und Wärterbuden .	12574	28	6			
Entſchädigung an die Feſtungs-Baukaſſe zu Wittenberg für Erbauung neuer Pulverhäuſer	9350	—	—			
Anpflanzung von Bäumen und Schutzhecken, Anlagen von Pflanzſchulen	2450	5	6			
Baubuden, Interimsſchuppen u. Bewährungen, Brücken, Nummerpfähle, Grenzſteine u. ſ. w.	7017	24	6			
Latus .	31392	28	6	4,114509	10	7

	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Transport .	31392	28	6	4,114509	10	7
Dienſt- und Inſtruktionsreiſen im In- und Auslande, Koſten bei Abhaltung von Terminen	6354	20	—			
Verlegung der Chauſſeen beim Dorfe Alten und bei Roslau, Herſtellung von Seitenwegen u. ſ. w. . .	4743	15	—			
Druck- und Inſertionskoſten	2529	14	—			
Miethen, Heizung und Erleuchtung, Schreibmaterialien, Bureaukoſten, Stempel, Porto	5933	16	6			
Bezahltes Reugeld auf Grundſtücke und ſonſtige Koſten für Terrain-Erwerb bei Aufgabe der projektirten Bahnlinie nach Rieſa, Honorare, Remunerationen, Proviſionen, Kourtagen, Feuerverſicherungen, geſetzliche und außerordentliche Laſten und Entſchädigungen . . .	21663	6	—			
Verpflegungs- und Kurkoſten erkrankter oder beſchädigter Arbeiter, Botenlöhne u. ſ w.	4323	18	6			
Koſten der Anfertigung von Dividenden und Prioritäts-Aktien	2181	25	—			
Anlage von Waſſerleitungen, Faſchinen u. ſ. w. . . .	1882	25	9			
Bücher, Karten, Pläne, Modelle, Reparaturen von Inſtrumenten, Nachtwachen und ſonſt Insgemein . .	2595	1	—			
				83600	20	3

Hiervon betrifft das Rieſa-Projekt
16693 Thlr. 12 Sgr. 6 Pf.

XI. Rendantur-Gebühren.

	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Koſten der 4 Spezial-Baukaſſen zu Luckenwalde, Zahna, Wittenberg und Deſſau				6212	22	10

XII. Direktionskoſten.

	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Techniſche Direktion, Gehalte u. Pferde-Unterhaltungsgelder der Ober-Ingenieure, Gehalte und Diäten für Aſſiſtenten, Zeichner, Schreiber u. ſ. w.	21232	6	8			
Allgemeine Direktionskoſten, Honorare, Remunerationen, Koſten des Hauptverwaltungs-Bureau's, Gehalte der Bureau- u. Kaſſenbeamten, erſte Bureau-Einrichtung und Lokalmiethe ſeit Mai 1836	35553	25	3			
Remuneration des Bevollmächtigten in Köthen, Koſten ſeines Bureau's	3250	—	—			
Bau-Aufſichts-Koſten aller Art, Gehalte und Pferdegelder der bauführenden Sektions-Ingenieure, Gehalte der Baugehülfen, Aufſeher und Wächter, Reiſe- und Umzugsgelder u. ſ. w. haben betragen	40786	11	8			
				100822	13	7

Davon betrifft das Rieſa-Projekt
11061 Thlr. 26 Sgr. 9 Pf.

XIII. Zinſen.

	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Bei den Einzahlungen auf Quittungsbogen wurden in Abzug gebracht	96755	21	6			
Gegen Koupons pro Termin 2. Januar 1841 von 3,000000 Thlr. vom 15. Oktober 1840 à 4 Proz. .	25000	—	—			
Pro Termin 1. Juli 1841 von 4,000000	80000	—	—			
„ „ 2. Januar 1842	80000	—	—			
Latus .	281755	21	6	4,305145	7	3

	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Transport .	287755	21	6	4,305145	7	3
Zinſen auf 5062 Stück Quittungsbogen des alten Unternehmens im Intereſſe des neuen Projekts von dem Komité der Geſellſchaft angekauft	5915	20	–			
Zinſen im laufenden Geſchäft	22912	8	6			
				310583	20	–
Hiervon betreffen das Rieſa-Projekt 5915 Thlr. 20 Sgr.						
XIV. Koſten des erſten Betriebs.						
Im Jahre 1840 zwiſchen Köthen und Deſſau.						
(Thlr. / Sgr. / Pf.)						
A. Erhaltung der Bahn . . . . 3325 / 5 / 6						
B. Koſten der Dampfkraft . . . 5773 / 11 / 11						
C. Koſten des Perſonen- und Laſtfuhrwerks . . . . 3322 / 20 / 5						
D. Direktionskoſten . . . . . 1552 / 4 / 8						
E. Für verſchiedenes Inventarium 520 / 14 / 4	14493	26	10			
Ab für Einnahme von dieſem Betrieb . . .	7149	9	1			
				7344	17	9
Summa der Baukoſten	.	.	.	4,623073	15	–
Davon kommen nachſtehende Einnahmen in Abzug:						
a. Einnahme für verkaufte Grundſtücke.						
Für die in der Stadt befindlich geweſenen und ſämmtlich verkauften Bauſtellen	99738	25	–			
Für verkaufte Bauſtellen außerhalb des Thores und Anzahlungen auf dergleichen	22666	20	–			
Für verkaufte Grundſtücke auf der Bahnlinie . . .	13689	20	–			
b. Einnahme für Zinſen.						
Von zeitweiſe belegten Geldern	21280	12	9			
c. Einnahmen für Extraordinaria.						
Für verkaufte Materialien beim Brückenbau . . .	600	13	6			
„ „ Geräthſchaften.	825	–	–			
„ Miethen, Pächte, verkaufte Beſtände, Agio u ſ. w.	6124	4	1			
Bewilligung zur Beſchaffung von Bahnſchwellen vom Herzog von Anhalt-Deſſau	10000	–	–			
Ferner von der Stadt Wittenberg	2500	–	–			
d. Reinerträgniß des Betriebes v. Jahre 1841	2706	13	11			
Summa der Einnahmen	.	.	.	180131	19	3
Die Baukoſten beliefen ſich daher bis zum März 1842 auf	.	.	.	4,442941	25	9

	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Transport .							4,442941	25	9
Seitdem wurden ferner ausgegeben:									
A. Bis ultimo Dezember 1842.									
I. Bau-Konto.									
1) Für Vollendung der Straße nach Schöneberg	3035	4	4						
2) Für ausgeführte Arbeiten auf dem Berliner Bahnhofe	1786	17	—						
3) Gehalte und Remunerationen . .	1125	—	—						
4) Grunderwerb, Ablöſungen, Gerichts- und Hypothekenkoſten . .	25202	5	4						
5) Bahnbau	8294	27	11						
6) Reviſionskoſten der Bahn, Remuneration und Tantieme der Ingenieure	18375	4	—	57818	28	7			
Nach Abzug der Einnahmen für verkaufte Grundſtücke u. ſ. w.				12067	2	6			
betragen dieſe Ausgaben . . .							45751	26	1
II. Bahn-Neubauten.									
1) Schienen, aus England bezogen: Tons 921. 11. 3. 24 — à $8\frac{1}{2}$ oder 6753 Stück inkl. Fracht und Steuern				78057	1	6			
Außerdem wurden verwendet: 26 Ztr. Stabeiſen zu Schutzſchienen				147	—	—			
2) Nägel und Platten: Für 6600 Stück Platten u. für Umarbeiten derſelben . . . . . . 2118 Thlr. 28 Sgr. 3 Pf. Für 271 Ztr. Hackennägel 2773 „ 25 „ — „				4892	23	3			
3) Unterlagshölzer: Für 10424 Stück à 20 bis $21\frac{1}{2}$ Sgr. . . . 7228 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf. Für Schutz- und Sicherheitsſchwellen . . . . 412 „ 15 „ 5 „				7641	2	11			
4) Kies und Steine, Lehm				4721	7	1			
5) Schmiede- und Zimmerarbeiten, Fuhr- und Arbeitslohne beim Verlegen des Geſtänges				7578	6	7	103037	11	4
III. Wagen-Neubau.									
Für 6 Wagen II., 15 Wagen III. Klaſſe, 14 Bagage-, 20 Güter-, 6 Viehwagen ꝛc. und Schneepflüge							81960	9	5
IV. Maſchinen.									
Anſchaffung von 2 Lokomotive mit Tender				26600	—	—			
4 Tender				9200	—	—	35800	—	—
Latus .							4,709491	12	7

	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Transport .				4,709491	12	7
V. Vervollſtändigung der Bahnanlagen.						
1) Die Bahn	12356	11	7			
2) „ Gebäude	37847	22	11			
3) Das Betriebs-Inventar	15180	11	9			
				65384	16	3
Das ganze Unternehmen koſtete mithin den Aktionärs bis ultimo Dezember 1842 . . .	.	.	.	4,774875	28	10
B. Bis ultimo Dezember 1843.						
I. Neubauten.						
1) Auf dem Berliner Bahnhofe:						
Anbau eines Flügels zur Maſchinen-Reparaturanſtalt, inkl. Erdarbeiten und Geleiſe . . .	23527	19	1			
Ein neuer Coaksofen mit 6 Feuern	5238	16	11			
Eine Brückwaage zum Wiegen beladener Güterwagen	1828	16	5			
Eine Schiebeplattform zur Fortbewegung der Maſchine mit Tender	962	20	9			
Pflaſterarbeiten beim Güterſpeicher	842	15	—			
Anlegung vertiefter Geleiſe, Feuerungskanäle, Waſſerleitung u. ſ. w.	653	21	2			
2) In Ludwigsfelde und Trebbin: Erbauung von Perrons	109	13	7			
3) In Wittenberg: Vergrößerung der Kohlenplätze	291	22	6			
4) In Koswig: Erbauung eines Güter- und Utenſilienſchuppens	764	5	—			
5) In Roßlau:						
Desgleichen	1082	1	—			
Anlage eines Brunnens	302	28	9			
				35604	—	2
II. Maſchinen.						
Koſten von 3 Lokomotive mit 2 Tendern von Borſig	34600	—	—			
„ d. Beſchaffung v. 3 Dampfpumpen „ „	505	14	—			
„ „ „ „ 1 Tender	2300	—	—			
1 Maſchine aus Brüſſel von der Société du Renard	10937	10	4			
				48342	24	4
III. Maſchinen.						
Zur Vollendung der im vorjährigen Bericht bereits erwähnten Wagen waren erforderlich	9617	7	7			
4 Draiſinen für die Ingenieure zu Hülfsarbeiten bei Reviſion der Bahn	760	—	—			
Zur Güter An- und Abfuhr:						
3 neue Wagen mit Kaſten und 10 Rollwagen . . .	2750	—	—			
Ankauf von 5 Rollwagen und 4 Wagen zum Kohlenfahren (ſchon gebrauchte)	1070	—	—			
$\frac{5}{7}$ der bis ultimo Dezember auf den Neubau von 8 Premswagen verwendeten Koſten (gemeinſchaftlich mit der Magdeburger Geſellſchaft)	5275	19	6			
				19472	27	1
Latus .				103419	21	7

	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Transport .				103419	21	7
IV. Beträge, welche ſich auf die Rechnungslegung v. 19. März 1842 beziehen.						
1) Für Grunderwerb	9634	26	6			
Hiervon ab: Rückzahlung der Feſtungs-Baukaſſe zu Wittenberg auf Vorſchüſſe zum Bau von Pulverhäuſern	339	21	6			
	9295	5	—			
2) Für den Bahnbau	442	28	6			
3) Reviſionskoſten	3621	26	5	13359	29	11
Summa der Baukoſten vom 1. Januar 1843 bis ultimo Dezember 1844				116779	21	6
Von dieſen Ausgaben kommen in Abzug:						
Die Einnahmen für						
1) verkaufte Grundſtücke	8500	—	—			
2) abgelöſte Kapitalien	36700	—	—			
3) außerhalb verkaufte Grundſtücke . . .	635	—	—	45835	—	—
Bleiben für den Bau der Bahn im Jahre 1843				70944	21	6
Bis ultimo Dezember 1842 waren ausgegeben				4,774875	28	10
Die Geſammt-Baukoſten bis ultimo Dezember 1843 waren daher . .				4,845820	20	4
In dieſer Summe ſind aber begriffen:						
a. die durch verſagte Ausführung des Bahnprojekts nach Rieſa vergeblich aufgewendeten Koſten, laut vorſtehender Rechnung von 1841, im Betrage von	101130	27	9			
b. der Koſten-Ueberſchuß des erſten Betriebes zwiſchen Köthen und Deſſau	7344	17	9	108475	15	6
nach deren Abzug ſich obige Summe auf				4,737345	4	10
als wirklich auf die Herſtellung der ganzen Bahn nebſt Betriebsmitteln verwendet, ermäßigt und nach Verwerthung der noch verkäuflichen Grundſtücke im Betrage von etwa	. . .			40000	—	—
alſo auf				4,697345	4	10
herausſtellen wird.						
Die Durchſchnittskoſten einer Meile betragen demnach etwa 234860 Thlr.						
Die auf die Bahn und Betriebsmittel wirklich verwendeten Baukoſten bis ultimo Dezember 1843 beliefen ſich nach Obigem auf	. . . .			4,845820	20	4
Davon ſind gedeckt: durch 15000 Stamm-Aktien à 200 Thlr. zum Belaufe von	3,000000	—	—			
durch Prioritäts-Aktien 1000 à 500 Thlr. u. 5000 à 100 Thlr.	1,000000	—	—			
durch Prioritäts-Aktien 300 à 500 Thlr. und 3500 à 100 Thlr., welche theilweiſe zu neuen Verwendungen beſtimmt waren	500000	—	—	4,500000	—	—
Mehrkoſten				345820	20	4
Hiervon ab der Werth der verkäuflichen Grundſtücke der Bahn				197182	27	6
Bleiben ungedeckt				148637	22	10

Beide Emiſſionen dieſer Prioritäts-Aktien ſind mit fortlaufenden Nummern und mit 8—4jährigen Zins-Koupons zu 4 pCt. gegen ſofortige Auszahlung des vollen Nennwerth-Betrages ausgegeben worden.

Die Geſellſchaft hat ſich das Recht vorbehalten, dieſe Aktien zu jeder Zeit zu kündigen; doch ſollen jährlich wenigſtens 10000 Thlr. vom 1. Juli 1843 an durchs Loos amortiſirt und die dadurch erſparten Zinſen dem Amortiſationsfonds zugeſchlagen werden. — Eine Kündigung dieſer Prioritäts-Aktien iſt auch dann geſtattet, wenn ein Zahlungstermin länger als 3 Monate unberichtigt bleibt; wenn der Transportbetrieb auf der Bahn länger als 6 Monate ganz aufhört; wenn gegen die Eiſenbahn-Geſellſchaft Schulden halber Exekution vollſtreckt wird; wenn Umſtände eintreten, die einen Gläubiger nach allgemein geſetzlichen Grundſätzen berechtigen würden, einen Arreſtſchlag zu begründen; und wenn die Amortiſation der Prioritäts-Aktien nicht eingehalten wird. — Die Inhaber der Prioritäts-Aktien ſind zwar berechtigt, an den General-Verſammlungen Theil zu nehmen, ſind aber als ſolche weder ſtimm- noch wahlfähig. —

Bei dieſer Bahn zeigt ſich die Eigenthümlichkeit, daß 3 Aktionäre (Seehandlung, Herzog von Anhalt-Deſſau und ein Privatmann) etwa die Hälfte der Stimmen haben.

Hinſichtlich einzelner Theile der Koſten der Bahn iſt Folgendes zu bemerken:

1. Im General-Anſchlage war ein Grunderwerb von 1139½ Morgen angenommen à 173 Thlr. für 166300 Thlr., in welcher Geldſumme der Werth derjenigen Grundſtücke, welche die Städte Luckenwalde, Zahna, Wittenberg und die Herzöge zu Anhalt unentgeltlich hergaben, nicht inbegriffen war.

   Statt 1139½ Morgen ſind jedoch zur Bahn überhaupt 1212¼ Morgen nöthig geweſen, ungerechnet die vielen Ausgrabeländereien und Ablagerungsplätze, welche jedoch in der vorgedachten Summe von 1139½ Morgen auch nicht enthalten waren. Der Durchſchnittspreis für die erkauften Grundſtücke beträgt pro Morgen 265 Thlr., alſo 92 Thlr. mehr als veranſchlagt.

   Die Summe, welche überhaupt für Grunderwerb inkl. aller Nebenkoſten ausgegeben worden, betrug bis zum 20. März 1842

Nachzahlungen geſchahen:	289455 Thlr.	23 Sgr.	5 Pf.
bis zum Schluſſe des Jahres 1842:	25202 „	5 „	4 „
bis ultimo Dezember 1843:	9295 „	5 „	— „
Zuſammen .	323953 Thlr.	3 Sgr.	9 Pf.

   womit aber auch bis dahin das Grunderwerbungs-Geſchäft auf der ganzen Linie nicht vollſtändig beendigt war, indem noch Final-Verträge mit geiſtlichen Inſtituten und Grundbeſitzern abgeſchloſſen werden mußten.

Der Ankauf der Grundſtücke zum Berliner Bahnhofe hat 144077 Thaler gekoſtet; jedoch hat die Annahme, aus dem Verkaufe der ent-

behrlichen Grundſtücke die Koſten des Grunderwerbs für die Bahnhof-Anlage (welche jetzt noch 27 Morg. 133 □Rth. umfaßt) zu decken, nicht getäuſcht, indem bis zum Schluſſe des Jahres 1842 für 134472 Thaler Grundſtücke verkauft ſind, und eine Einnahme von noch circa 40000 Thlr. zu erwarten ſteht. Durchſchnittlich ſind für die Quadrat-ruthe 50 Thlr. bezahlt.

Die Mehrzahl aller Grundſtücke iſt im Wege des Vergleichs er-worben.

2.	Für Bau-Geräthſchaften ſind verausgabt	52489 Thlr.
	veranſchlagt waren nur	35000 „
	der General-Anſchlag iſt daher überſchritten um . .	17489 Thlr.

Es kommt jedoch dieſer Rechnung noch der Werth der vorhandenen Utenſilien jeglicher Art zu gut, welche den Abtheilungs-Ingenieuren für den Gebrauch zur Unterhaltung der Bahn übergeben worden ſind, und welche, zu 50 pCt. des Koſtenpreiſes gerechnet, noch 5710 Thlr. werth waren.

3. Die ganze zur Herſtellung des Bahnkörpers bewegte Erdmaſſe beträgt: 712892 Schachtruthen. Im General-Anſchlage waren für dieſen Titel 776000 Thlr. ausgeworfen; es ſind aber im Ganzen dafür nur

	701660 Thlr.
und für die Erdarbeiten auf dem Berliner Bahnhofe	50213 „
Summa	751873 Thlr.
ausgegeben, folglich noch	24127 „

weniger, als veranſchlagt.

4. Die Summe aller für Wegeübergänge verausgabten Gelder beträgt 72366 Thlr., wofür dergleichen 258 hergeſtellt ſind. — Davon liegen zu ebener Erde 227, unter der Bahn 26, (von denen 14 zugleich als Waſſerabflüſſe dienen), über der Bahn 5. Der Anſchlag iſt in dieſer Poſition um 8066 Thlr. überſchritten worden, was ſeinen Grund in der Ausführung größerer Bauwerke hat, als veranſchlagt worden ſind.

5. Die unter f. näher bezeichneten Brücken haben zuſammen 354549 Thlr. gekoſtet. Die Anſchlagsſumme belief ſich auf 332150 Thlr.; die Ueberſchreitung derſelben beträgt daher 22399 Thlr.; wogegen aber auch 346¾ laufende Fuß mehr, als veranſchlagt, überbrückt worden ſind.

6. Die Zuſammenſtellung der Koſten für alle Bahnhöfe ergiebt die Summe von 672302 Thlr., wovon auf die Bauwerke des zu Berlin 174855 Thaler kommen. Bis Ende 1842 wurden noch zur Vervollſtändigung der Bahnanlagen 65384 Thlr. 16 Sgr. 3 Pf. verwendet, und da dieſe Ausgaben größtentheils dauernde Anlagen und Einrichtungen betreffen, ſo können deren Koſten nicht dem Betriebs-Konto, ſondern müſſen dem Bau-Konto zugerechnet werden; wonach dieſe Ausgabe alſo auf 737686 Thaler ſteigt. — Im Anſchlage waren hierfür nur ausgeworfen 246000 Thaler. — Die Ueberſchreitung dieſes Titels erſcheint allerdings groß, erwägt man jedoch, daß beim General-Anſchlage theils wegen Kürze

der Zeit, theils auch weil die Lage und Ausdehnung, welche die Bahnhöfe erhalten ſollten, noch nicht feſtgeſtellt war, die Projekte zu denſelben nicht ausgearbeitet, daher auch die ſpeziellen Anſchläge nicht gefertigt werden konnten; ſo wird dieſe Ueberſchreitung nicht auffallen, um ſo mehr, wenn man berückſichtigt, wie viel vollkommener die jetzigen Anlagen gegen die damals gedachten ſind, und wie viel mehr geleiſtet worden, als damals angenommen war.

7. Oberbau. Wie ſchon früher berührt, war das im Jahr 1837 fungirende Komité der Geſellſchaft zur Ausführung eines Bahnbaues in der Richtung auf Rieſa, nach der am 6. März 1837 erfolgten Genehmigung jenes, bis zum Angriff der Erdarbeiten bereits vollſtändig vorbereiteten Bahnbaues nicht blos befugt, ſondern auch verpflichtet, alles Weitere einzuleiten, was der Geſammt-Ausführung deſſelben vorangehen mußte. Dazu gehörte namentlich der Abſchluß von Lieferungs-Kontrakten über Eiſenſchienen. — Im Jahr 1836 war der Preis der Bahnſchienen in England bis auf 15 Lſtr. pro Ton geſtiegen, und es war bei der ſteten Anlage neuer Eiſenbahnen keine Ausſicht vorhanden, daß dieſer Preis weichen werde. — Die plötzlich eintretende Kriſe in Nordamerika wirkte jedoch ſo nachtheilig auf Englands induſtrielle Verhältniſſe überhaupt ein, daß eine Stockung eintrat, während welcher der Schienenpreis von 15 Lſtr. bis auf 10 Lſtr. herabging. Je mehr es aber damals den Anſchein hatte, daß dieſe Kriſe bald vorübergehen und die alte Konjunktur wieder eintreten werde, um ſo mehr mußte es das Komité für ſeine Pflicht halten, aus dieſer Stockung unverweilt den möglichſten Vortheil für die Geſellſchaft zu ziehen, und es wurden deshalb die Liefer-Kontrakte über 6704 Tons, im Jahre 1837 und 1838 zu Lſtr. 10; Lſtr. 10. 2½ Sh. und Lſtr. 10. 5 Sh. zu liefern geſchloſſen, welches Quantum für die Bahnlinie nach Rieſa ausgereicht haben würde. Der Preis der Schienen ſtieg auch wirklich in England gegen Mitte 1838 wieder bis auf 11 Lſtr. und im Juli 1839 auf Lſtr. 12. 12 Sh.; allein durch Ausdehnung der im Jahre 1838 in England ſchon vorhandenen und durch Anlage neuer Schienenfabriken, ſowohl in England als auf dem Kontinente, hat ſich eine Konkurrenz gebildet, welche ſeitdem den Preis der Schienen bis auf Lſtr. 9 heruntergedrückt hat. — Zu dieſem Preiſe ſind im Oktober 1839 und September 1840 noch 2156 Tons, im Auguſt 1840 aber 29 Tons Plattſchienen zu 8½ und im Dezember 1841 der Reſtbedarf von 921 Tons (letztere ſ. g. Vignoles) zu 8½ Lſtr., frei bis Hamburg, angekauft.

Im Ganzen ſind mit Einſchluß des zweiten Geleiſes zwiſchen Großbeeren und Ludwigsfelde, Wittenberg und Koswig bis zum Schluſſe des Jahres 1842: 9810 Tons Schienen gekauft, und dafür mit Einſchluß aller Speſen 1,036095 Thlr. ausgegeben.

Die Beſchaffung des nöthigen Unterbettungs-Materials an Kies, Lehm, Steinen iſt an vielen Orten mit unſäglichen Schwierigkeiten verknüpft geweſen, indem durch die weite Entfernung, aus welcher dieſe Materia-

lien geholt werden mußten und durch die tiefen Sandwege die Anfuhr deſſelben außerordentlich erſchwert wurde. An andern Orten war die Beſchaffung leichter, ſo daß hier im Ganzen ſo viel hat erſpart werden können, um die Mehrkoſten auf andere Strecken zu übertragen.

Für den Oberbau waren im Ganzen bis 20. März 1842:

	1,477879 Thlr.
verausgabt, im General-Anſchlage waren dafür berechnet	1,312690 „
alſo Mehrausgabe	165189 Thlr.

Hierzu kommen für die im Laufe des Jahres 1842 beendigten beiden Doppelgeleiſe zwiſchen Großbeeren und Ludwigsfelde (1637 laufende Ruthen), und zwiſchen Wittenberg und Koswig (3098 lfd. Ruthen), zuſammen 4735 lfd. Ruthen: 103037 Thlr. Der ganze Oberbau koſtet daher 1,580916 Thlr. Das Hauptgeleiſe vom Anfange des Berliner bis zu Ende des Köthener Bahnhofes hat eine Länge von 40414 laufenden Ruthen; mit den auf den verſchiedenen Bahnhöfen befindlichen Bahnſträngen, inkl. aller Abweichungen und Drehkurven, den vorgedachten Doppelbahnen und dem Schienenwege vom Wittenberger Bahnhofe bis nach den Koaksöfen daſelbſt (200 Rthn.) beträgt das ganze Bahngeſtänge 48239,87 laufende Ruthen (circa 24⅛ Meilen), beſtehend in:

40414	laufende	Ruthen	Hauptbahn,
4735,6	„	„	Doppelbahn,
3090,27	„	„	Nebenbahn,

wovon 34391,18 Rthn. Stuhlſchienen, 13281,76 Rthn. Vignoles Schienen und 566,93 Rthn. Holzbahn.

Im General-Anſchlage waren nur berechnet

	40145,6	laufende	Ruthen	Hauptbahn,
und	1592,4	„	„	Nebengeleiſe,
es ſind alſo	268,4	„	„	Hauptbahn,
und	1497,87	„	„	Nebengeleiſe,

mehr ausgeführt, als veranſchlagt waren.

d. Steigungs-Verhältniſſe.

Dieſe ſind im Allgemeinen günſtig zu nennen, indem die größte Steigung 1:300 iſt.

Die einzelnen Steigungen und deren Längen ſind folgende:

1:300	auf	9391,1	Ruthen	Länge
1:320	„	1120	„	„
1:360	„	1554	„	„
1:400	„	4630,2	„	„
1:450	„	830	„	„
1:500	„	1420,6	„	„
1:600	„	2040,1	„	„
1:700	„	2292,4	„	„

1:800	auf	2212,9	Ruthen	Länge
1:860	„	540	„	„
1:900	„	600	„	„
1:1000	„	1233,7	„	„
1:1200	„	100	„	„
1:1440	„	837,7	„	„
1:2000	„	1060	„	„
1:3000	„	492,5	„	„
1:4000	„	903,9	„	„
1:5000	„	730	„	„
1:6000	„	136	„	„
Summa der Steigungen		32125,1	Ruthen	Länge
horizontal ſind		8288,9	„	„
Summa		40714,0	Ruthen	Länge

e. Krümmungs-Verhältniſſe.

Es kommen auf der Bahn:

22 Kurven mit einem Halbmeſſer von 1000 Ruthen vor, welche eine Länge von 6069,1 Ruthen haben;

4 Kurven haben einen Halbmeſſer von 800 Ruthen und ihre Länge beträgt 1907,6 Ruthen.

Bei einem Halbmeſſer von 600 Ruthen ſind 3 Kurven, und zwar von

447,6 Ruthen Länge.
701,6 „ „
146,7 „ „
1295,9 Ruthen Länge.

Bei einem Halbmeſſer von 500 Ruthen ſind 4 Kurven, und zwar von

295,3 Ruthen Länge.
268,4 „ „
126,5 „ „
62,7 „ „
752,9 Ruthen Länge.

Einen Halbmeſſer von 300 Ruthen haben 3 Kurven, und zwar von

206,3 Ruthen Länge.
202,9 „ „
506,6 „ „
915,8 Ruthen Länge.

Die Länge der 36 Krümmungen der Bahn beträgt alſo im Ganzen 10941,3 Ruthen;
die Länge der geraden Linien iſt dagegen . . . . . 29472,7 „
40414,0 Ruthen.

f. Bedeutende Bauwerke.

Die Bahn hat im Allgemeinen kein ungünſtiges Terrain, denn nur im

Elb- und Mulde-Thale kommt ein etwa 600 Ruthen langer, durchſchnittlich 4 bis 16 Fuß hoher Damm vor, und die Abträge ſind auch nirgends bedeutender. — Brücken und Durchläſſe ſind 185, Ueberbrückungen 31, vorhanden;

nämlich 21 Brücken von 21—330′ lichter Weite und zuſammen 2137¼′ Durchflußöffnung, und

164 von 2—21′ lichter Weite und zuſammen 955½′ Durchflußöffnung.

Davon ſind beſonders zu erwähnen:

2 eiſerne Drehbrücken, zum Durchlaſſen von Schiffen eingerichtet, auf dem Berliner Bahnhofe über den Landwehrgraben, welche 18640 Thlr. gekoſtet haben.

2 andere Brücken über den Landwehrgraben, außerhalb des Bahnhofes mit maſſiven Mittelpfeilern, hölzernem Oberbau und hölzernen Pfahljochen, circa 11000 Thlr.

Die Brücken über das Hammerfließ (60′ im Lichten weit).

Die Brücken über die Nuthe (85′ im Lichten weit).

Die etwa 900 Fuß lange Fluthbrücke durch das Elb- und Muldethal und die 400 Fuß lange Brücke über die Mulde bei Deſſau. —

Sehenswerth iſt der Bahnhof, und beſonders das Empfangsgebäude bei Berlin; auch der Bahnhof vor Köthen; die großen Drehſcheiben auf demſelben, die Schlittenvorrichtungen u. ſ. w. Die urſprünglichen Schienen haben eine Schwere von 50—52 Pfd. engliſch per Yard. Die Spurweite iſt 4′ 6⅞″ Preußiſch (4′ 8½″ Engliſch); die Kronenbreite des Planums 27 Fuß, mithin ſchon für zwei Geleiſe eingerichtet.

Eine nicht unbedeutende Vermehrung der Koſten dieſes Titels iſt auch durch eine Veränderung der Konſtruktion des Oberbaues auf denjenigen Strecken veranlaßt, wo die neuere, ſogenannte Vignol'ſche Schienenform angewendet iſt.

Die Abänderungen beſtehen:

1. darin, daß an den Stößen der Schienen ſchmiedeeiſerne Unterlagsplatten, welche ſich als ſehr nothwendig und zweckmäßig herausgeſtellt haben, verlegt ſind. Da die mit ſolchen Schienen belegte Strecke 8679 Ruthen lang iſt, ſo ſind zu derſelben 13886 Stück Schienen erforderlich geweſen, mithin eben ſo viel Platten. Die Koſten einer Platte betragen 10½ Sgr., mithin hat die Anſchaffung der nöthigen Platten allein circa 4860 Thlr. gekoſtet.
2. Fand man es, nach gemachtem Verſuche, unzureichend, bei dieſen neuen Schienen die Unterſtützung derſelben, wie bei den Stuhlſchienen, 3 Fuß im Mittel von einander entfernt zu legen, und es mußte dieſe auf nur 2½ Fuß Weite von Mittel zu Mittel beſchränkt werden.

Hierdurch ſtieg die Zahl der zu verwendenden Unterlagshölzer und Nägel im Verhältniß von 5:6, und es wurden daher auf der 8679 Ruthen langen Strecke zuſammen 6959 Stück Unterlagshölzer und 13900 Stück oder circa 66 Ztr. Nägel mehr verwendet als veranſchlagt waren, was zuſammen eine Mehrausgabe von circa 6000 Thlr. bildet.

Bei dieſer Mehrausgabe gewinnt es den Schein, als ob die neuere Schienenform koſtſpieliger ſei, als die früher angewandte ältere Form, mit gußeiſernen Schienenſtühlen, allein dem iſt nicht ſo; es koſtet vielmehr die Meile Bahn mit Schienen der neueren Form, bei 2½füßiger Unterſtützungsweite und bei Anwendung von Platten, gegen 3000 Thlr. weniger als die ältere Form, bei welcher die Stühle und Keile circa 11300 Thlr. pro Meile koſten, die bei der Vignol'ſchen Schiene erſpart werden. Zur Zeit des Ankaufs der erſten Schienen war aber die Vignol'ſche Form eine noch zu neue Erfindung, über welche noch gar keine Erfahrungs-Reſultate vorlagen, ſo daß ſelbſt Herr Stephenſon damals noch zur Anwendung von Schienen mit gußeiſernen Stühlen rieth.

g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen.

Nach dem Berichte vom 16. April 1842 waren damals 16 Lokomotive vorhanden, von denen 4 Stück ſchwere Maſchinen mit 2 Paar gekuppelten Rädern, und 11 Stück leichte, ſämmtlich aus der Fabrik der Herren Stephenſon et Comp. zu New-Caſtle, eine leichte dagegen aus der Fabrik von Borſig in Berlin, bezogen waren. Die 15 engliſchen Lokomotive koſteten mit Steuer, welche 25921 Thlr. betrug, 235097 Thlr., die Borſigſche Maſchine 12000 Thaler. Im Laufe des Jahres 1842 wurden noch 2 Stück Lokomotive mit Tender à 13300 Thlr. und außerdem 4 Tender à 2300 Thlr. von Borſig geliefert, indem mit den aus England bezogenen 15 Maſchinen nur 11 Tender gekommen waren, weil ſolche hier bei gleicher Güte billiger anzuſchaffen ſind. Außerdem wurden noch Anfangs 1843 3 Lokomotive mit 3 Tender bei einer Preisermäßigung von 1000 Thlr. pro Stück von Borſig und eine von der Société du Renard in Brüſſel mit veränderlicher Expanſion für 33000 Franks geliefert, ſo daß die Geſellſchaft zuſammen 22 Lokomotive mit 21 Tender im Gebrauch hat.

Um bei der noch zu erwartenden Steigerung des Verkehrs (nach Eröffnung der Hannover-Braunſchweigiſchen Bahn) in keine Verlegenheit zu kommen, ſind für das Jahr 1844 noch 3 Lokomotive mit beſondern Expanſionsſchiebern und 3 Tender bei Borſig beſtellt, wovon ein Tender bereits geliefert worden; die Lieferung der 3 Lokomotive mit 2 Tendern muß dagegen am 1. Juli 1844 erfolgen.

Der Beſtand des Wagenparks am Schluſſe des Jahres 1843 war folgender:

7	Perſonenwagen	I.	Klaſſe,
30	„	II.	„
36	„	III.	„ mit Verdeck,
27	„	III.	„ ohne „
100	Perſonenwagen.		
15	Viehwagen,		
14	Bagagewagen,		
1	achträdriger Güterwagen,		
9	Equipagewagen,		

90 Laſtwagen,
18 Rollwagen, inkl. 3 verdeckte,
5 Kohlenwagen,
6 Schneepflüge,
4 Bahn-Draiſinen für die Ingenieure,

262

und außerdem gemeinſchaftlich mit der Magdeburger Geſellſchaft:

28 Equipagewagen,
87 Bagage- und Laſtwagen,

105

Im Ganzen 377 Stück verſchiedene Wagen.

Im Jahre 1844 werden noch hinzukommen:

2 Wagen, jeder mit 2 Koupés I. Klaſſe und 2 Koupés II. Klaſſe.

Für die vorſtehend angegebene Anzahl Wagen ſind etwa 577100 Thlr. bezahlt worden; die Perſonenwagen haben durchſchnittlich reſp. 2400, 1915, 1230 und 1000 Thlr. gekoſtet.

Die Geſellſchaft beſitzt eine bedeutende Wagenbauanſtalt in Berlin; an Koaksöfen ſind 5, zu 6 Feuern jeder, vorhanden, von denen ſich 3 in Berlin und 2 in Wittenberg befinden. Im Durchſchnitt hat einer 4000 Thlr. gekoſtet.

Das Bahn-Polizei-Reglement iſt vom 26. Mai 1841.

h. Betriebs-Einnahmen und Betriebs-Ausgaben.

	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Am 1. September 1840 wurde die Strecke zwiſchen Köthen und Deſſau dem Verkehr eröffnet, und hierfür im Laufe des Jahres 1840 eingenommen	.	.	.	7149	9	1
Die Ausgaben beliefen ſich dagegen auf	.	.	.	14493	26	10
weshalb	.	.	.	7344	17	9
mehr ausgegeben als eingenommen wurden. Dieſe Mehrausgabe wurde aus dem Baufonds beſtritten, indem dieſer Streckenbetrieb zur Einübung und Ausbildung des Maſchinen- und Wagen-Perſonals, Prüfung der Fahrzeuge u. ſ. w. nothwendig war, um, nach Vollendung größerer Strecken der Bahn, dieſe nach ſchon gemachten eigenen Erfahrungen mit der nöthigen Zuverſicht in Betrieb nehmen zu können.						
Die Betriebs-Einnahmen im Jahre 1841 betrugen, nachdem die ganze Bahn erſt am 10. September 1841 dem Verkehre freigegeben war, für Perſonen- und Güterbeförderung	.	.	.	174612	23	4
Die Betriebs-Ausgaben v. 1. Januar bis 10. September 1841 waren dagegen:						
A. Erhaltung der Bahn:						
Gehalte der Ingenieure und Bahnbeamten, Tagelöhne, Reparatur des Oberbaues	20243	15	—			
Latus .	20243	15	—			

	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Transport .	20243	15	—			
B. Koſten der Dampfkraft: Gehalte der Maſchiniſten und Feuerleute, Reparaturen der Maſchinen, Brennmaterial, Tagelöhne, Utenſilien u. ſ. w.	15738	2	—			
C. Koſten des Perſonen- und Laſtfuhrwerks: Gehalte des Betriebsperſonals, Tagelöhne, Material und Arbeitslohn zur Reparatur der Wagen, Büreau-Bedürfniſſe der Expeditionen, Reparatur und Ergänzung der Utenſilien . . .	9712	9	10			
D. Verwaltungskoſten: Direktion und Beamte im techniſchen u. im Haupt-Bureau, Bureaukoſten, Druckſachen	3288	3	8			
E. Für verſchiedenes Inventarium	1656	15	8			
F. Koſten der Bekleidung des Bahn- und Betriebs perſonals	10194	18	4			
Summa der Betriebskoſten bis zur Eröffnung der ganzen Bahnlinie am 10. September 1841	.	.	.	60833	4	6
Vom 10. September bis 31. Dezember 1841.						
A. Erhaltung der Bahn	42966	3	9			
B. Koſten der Dampfkraft	35172	15	—			
C. Koſten des Perſonen- und Laſtfuhrwerks	21772	26	6			
D. Verwaltungskoſten	11161	19	8	111073	4	11
Summa der Betriebs-Ausgaben				171906	9	5
Die Betriebs-Einnahmen waren dagegen				174612	23	4
Mithin verblieb ein Ueberſchuß von welcher dem Baufonds zu Gute kam.				2706	13	11

Die Einnahmen pro 1842 und 1843 waren:

Tit. I.	1842.			1843.		
Für Perſonenbeförderung:						
Auf den Stationen der Bahn	162395	6	4	168175	25	8
Gepäck-Ueberfracht	3746	1	6	3981	6	6
	166141	7	10	172157	2	2
Ab: Deſſauer Brückengeld *)	674	20	6	751	23	6
Bleiben .	165466	17	4	171405	8	8
zwiſchen Magdeburg, Halle, Leipzig und Berlin . .	203763	26	2	239741	20	5
Gepäck-Ueberfracht	9538	9	4	12185	29	6
	213302	5	6	251927	19	11
Ab: Vergütung auf der ſächſiſchen Bahnſtrecke **)	315	24	3	359	20	6
Bleiben .	212986	11	3	251567	29	5
Summa der Einnahmen für Perſonenbeförderung	378452	28	7	422973	8	1

*) Dies Brückengeld beträgt für eine Perſon in I. Wagenklaſſe 2 Sgr., in II. Wagenklaſſe $1\frac{1}{2}$ Sgr. in III. Wagenklaſſe 1 Sgr. und für den Zentner Güter der Tarifſatz für $\frac{1}{4}$ Meile; es wird jedoch nur für ſolche Paſſagiere oder Güter erhoben, welche bei Roßlau auf die Eiſenbahn kommen, oder, aus der Richtung von Köthen her anlangend, auf jener Station die Bahn verlaſſen.

**) Dieſe Summe betrifft die Ausgleichung der Differenz zwiſchen den Fahrpreiſen der von einer Station der Magdeburger Bahn und der von Berlin nach Leipzig Reiſenden, für die Tour auf ſächſiſcher Bahnſtrecke (von 3081 Ruthen Länge), welche Differenz circa 7, 5 und 2 Pf. pro Perſon in

	1842. Thlr.	sg.	pf.	1843. Thlr.	sg.	pf.
Transport .	378452	28	7	422973	8	1
Für Equipagen-Transport	22883	29	4	25102	1	3
„ Pferde-Transport	577	26	6			
	23461	25	10			
Für Eil- und ordinäres Frachtgut auf den Stationen der Bahn	38865	14	5	68731	21	3
Zwiſchen Magdeburg, Halle, Leipzig und Berlin . . .	88102	9	2	164816	20	3
	126967	23	7	233548	11	6
Für befördertes Poſtgut	848	21	2	2358	24	8
Tit. II.						
Pacht- und Miethszinſen	1087	20	3	1882	24	1
Tit. III.						
Zinſen auf ausſtehende Kapitalien	1886	3	—	1973	29	6
„ „ Prioritäts-Aktien	8112	28	10	—	—	—
	9999	1	10	1973	29	6
Tit. IV.						
Extraordinaria:						
Für verkaufte Beſtände	1560	15	6	524	12	2
„ Agio verkaufter Prioritäts-Aktien	500	—	—	—	—	—
„ Lagermiethen und Verſicherung von Gütern . .				651	10	—
„ Gewinn auf diverſe Konto's:						
1) vom Brennmaterial-Depot	1760	19	8	3772	6	6
2) „ Materialien-Depot für Wagenbau .				1119	3	9
3) „ „ „ „ Maſchinenreparatur .				696	21	—
	3821	5	2	6763	23	5
Rekapitulation.						
Tit. I. Für Perſonenbeförderung	378452	28	7	422973	8	1
„ Equipagen- und Pferde-Transport . .	23461	25	10	25102	1	3
„ Eil-, ord. Fracht- und Poſtgut	127816	14	9	235907	6	2
„ II. Pacht- und Miethzinſe	1087	20	3	1882	24	1
„ III. Zinſen	9999	1	10	1973	29	6
„ IV. Extraordinaria	3821	5	2	6763	23	5
Summa aller Einnahmen	544639	6	5	694603	2	6

Von der Geſammt-Einnahme im Perſonen- und Güterverkehre, einſchließlich der Einnahme für den Transport von Equipagen und Pferden, kamen im Jahre 1843 auf den Verkehr:

mit Magdeburg	98943	Rthlr.
„ Halle	84575	„
„ Leipzig	254309	„
auf den Stationen der Bahn	246156	„
Summa	683983	Rthlr.
Im Jahre 1842 betrugen die betreffenden Einnahmen	529731	„
folglich im Jahre 1843 mehr	154252	Rthlr.

den verſchiedenen Wagenklaſſen beträgt und zu deren Erlaß die Leipzig-Dresdener Geſellſchaft nicht zu beſtimmen war, ſo wenig als die Magdeburg-Leipziger zu einer Theilung vermocht werden konnte.

Die nach Monaten geordnete Zuſammenſtellung der verſchiedenen Betriebs-Einnahmen des Jahres 1843 iſt folgende:

Monat.	Perſonen.			Gepäck.			Equipagen.			Eilgut.			Ord. Fracht.			Vieh.			Getreide.		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Januar	19614	15	7	859	15	6	895	22	4	690	25	6	10030	19	4	322	11	6	6210	7	6
Februar	18568	10	—	725	19	1	844	27	8	475	16	7	7921	11	3	356	11	6	1880	7	6
März	23414	16	10	979	14	7	996	20	11	790	15	1	9573	3	9	709	23	6	2492	15	—
April	34822	2	3	1361	11	5	822	19	1	1971	26	—	13681	4	2	677	12	—	3858	—	—
Mai	38203	23	1	1651	13	9	1821	2	9	2440	7	8	11207	14	10	1037	20	6	6738	—	—
Juni	41813	12	10	1319	18	7	2810	12	2	666	1	—	7803	17	7	611	4	6	9794	4	—
Juli	47282	18	10	1638	16	3	2955	17	9	1042	16	7	9557	11	2	1802	27	—	16635	—	—
Auguſt	43956	23	—	1676	23	2	3040	10	1	749	3	2	9335	19	1	2915	19	—	11206	29	—
September	49983	4	—	1894	29	4	4317	24	9	1982	24	10	15404	13	1	3849	17	9	1548	13	—
Oktober	41024	22	2	1933	10	11	2641	25	—	1761	17	4	17294	4	6	2862	2	6	723	14	—
November	26203	8	7	1081	29	8	1742	21	5	1186	10	9	15754	28	7	1878	6	6	821	—	—
Dezember	23030	8	11	1044	13	9	2212	7	4	1271	10	11	10659	19	2	948	12	9	444	12	—
Zuſammen	407917	16	1	16167	6	—	25102	1	3	15028	25	5	138223	16	6	17971	19	—	62352	12	—
												Poſtgüter	2358	24	8						

Die Ausgaben in den Jahren 1842 und 1843 waren dagegen:

	1842.			1843.		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Tit. A. Für die Bahn.						
a. Unterhaltung der Brücken, Durchläſſe und Uebergänge (Material und Arbeitslohn)	3329	23	—	1574	13	6
b. Für Anpflanzungen	615	7	7	399	24	8
	inkl. Streuharken					
c. Unterhaltung des Ober- und Unterbaues, Unterſtopfen der Schwellen, Richten der Schienen, Reguliren der Bahn, Inſtandhaltung der Doſſirungen u. ſ. w.	27476	16	3	9178	27	5
Streuharken und Anlegung von Gräben zur Sicherung gegen Feuersgefahr in den Forſten, Koſten insgemein, Arbeitslohn für das Verfahren des Brennmaterials der Bahnwärter	.	.	.	402	23	11
d. Material zur Inſtandhaltung der Bahn: Kies, Lehm, Schwellen u. ſ. w.	7810	25	10	3138	12	3
e. Vervollſtändigung der Bahn	.	.	.	4821	8	10
f. Reparaturen der Bahnutenſilien und Erſatz derſelben	.	.	.	781	7	10
g. Reparatur der Wachthäuſer und Signalvorrichtungen,	1251	5	2	747	—	—
Heizung der Bahnwärterhäuſer	871	11	—	870	9	—
h. Gehalte der Ingenieure und Bahnwärter	40581	4	6	40350	22	—
Summa Tit. A. Für die Bahn	81936	3	4	62264	29	5
Tit. B. Gebäude.						
a. Unterhaltung aller Gebäude in Berlin und auf den Bahnhöfen, Reparaturen der Koaksöfen u. ſ. w.	8440	8	1	8279	16	9
b. Unterhaltung und Anſchaffung von Inventarium	.	.	.	1364	10	5
c. Grund- und Miethsabgaben, Feuerverſicherung aller Gebäude	1478	24	7	1436	28	5
Summa Tit. B. Gebäude	9919	2	8	11080	25	7
Tit. C. Betriebskoſten.						
a. Wagenreparaturen und Umänderungen an Kaſten und Geſtellen	13114	22	3	11728	10	3
An Achſen und Rädern				1370	20	5
b. Für Wagenſchmiere, Seife, Oel u. ſ. w.	2468	5	9	1828	6	6
c. Betriebs-Inventar, Requiſiten des Wagenperſonals, Laternen, Bürſten, Werkzeuge u. ſ. w.	.	.	.	2152	5	4
d. Ausrüſtungen der Werkſtätten	.	.	.	1150	23	4
e. Gehalte des Wagenperſonals	11102	11	—	10541	17	6
Meilen- und Nachtgelder	1567	19	3	1739	6	6
f. Beleuchtung der Wagen, Signalvorrichtungen, Laternen, Uhren der Bahnhofs-Gebäude, Expeditionen u. Empfangszimmer	2709	17	5	2868	21	8
g. Heizung der Paſſagierzimmer und Expeditionen auf allen Stationen	1270	15	6	1383	6	2
h. Tagelöhne für Wagenſchieben, Putzen, Schmieren, Güter-Auf- und Abladen, Zimmerreinigung und ſonſtige Arbeitslöhne	10798	4	5	10668	17	9
i. Geleiſtete Entſchädigungen durch den Güterverkehr verurſacht	1439	2	11	832	3	11
Latus	44470	8	6	46263	19	4

		1842. Thlr.	ſg.	pf.	1843. Thlr.	ſg.	pf.
	Transport .	44470	8	6	46263	19	4
k.	Für die Güter-An- und Abfuhr: Koſten der Geſpanne, Lohn der Rollknechte, Reparatur der Wagen und Schmiere	.	.	.	6258	11	11
	Gehalte der Beamten	.	.	.	1221	20	—
	„ und Tantième des Dirigenten	.	.	.	1750	—	—
					9230	1	11
l.	Proviſion für An- und Abfuhr der Güter, für zugewieſene Frachten und Jnkaſſo derſelben	10678	27	10	290	18	—
					(f. d. J. 1842.)		
m.	Feuerverſicherung für Güter	704	25	9	1615	6	—
	„ „ „ Maſchinen	.	.	.	168	22	6
n.	Deſſauer Brückengeld für Güter	26	14	5	—	—	—
o.	Sonſtige Entſchädigungen an Adjacenten, Verunglückte, erſtattetes Fahrgeld an Paſſagiere, reſtituirte Fahrbeträge	1251	—	4	887	7	4
	Umzugskoſten, Miethsvergütungen und Prämien für das Anlernen der Feuerleute	228	27	6	241	14	—
	Für ärztliche Behandlung und Medikamente an Beamte	859	26	3	—	—	—
p.	Schreibmaterial, Expeditionsbedarf und kleine Requiſiten auf allen Stationen	1008	3	—	1194	22	4
q.	Papier und Druck für Fahrbillets und Schemata zum Perſonen- und Güter-Verkehr, ſo wie Inſertionen .	2222	23	10	1713	23	6
r.	Gehalte des Betriebs-Perſonals, der Bahnhofs- und Güter-Inſpektoren, Einnehmer und Portiers . . .	14885	4	6	15036	10	—
s.	Holz-Deputate	640	26	—	526	8	7
	Summa Tit. C. **Betriebskoſten**	76977	7	11	77168	1	10

Tit. D. Maſchinenweſen.

		1842. Thlr.	ſg.	pf.	1843. Thlr.	ſg.	pf.
a.	Für Reparaturen	7956	14	9	11207	7	11
b.	„ Umänderungen und neue Anſchaffungen . . .	1167	20	8	2466	12	4
c.	„ Unterhaltung in Oel, Talg, Hanf u. ſ. w. . .	6703	1	6	6155	5	8
d.	„ Tagelöhne für Putzen, Schmieren, Waſſerpumpen und Holzſpalten	5320	27	4	5982	12	9
e.	„ Gehalte der Maſchiniſten und Feuerleute . . .	8380	3	5	10505	13	6
	„ Meilen- und Nachtgelder	1067	26	6	1307	4	6
f.	„ Feuerungsmaterial:						
	1) Zum Vorwärmen (1842. / 1843.)						
	Scheffel Kohlen . . 96 . . — .	32	24	—	—	—	—
	Körbe Koaks . . 1791 . . 1793 .	716	18	—	717	6	—
	Klafter Holz . . $11\frac{1}{3}$ . . $12\frac{9}{16}$	60	—	—	72	15	2
	2) Heizung:						
	Klafter Holz . . 255 . . 312 .	1499	2	6	1801	18	3
	Körbe Koaks . . 116887 . . 129775 .	74504	25	—	86516	20	—
	Summa f.	76813	9	6	89107	29	5
	Summa Tit. D. **Maſchinenweſen**	107409	13	8	126731	26	1

Tit. E. Bekleidung.

	1842. Thlr.	ſg.	pf.	1843. Thlr.	ſg.	pf.
Für Tuch, Uniformen, Pelze und ſonſtige Bekleidungsſtücke der Beamten, nebſt Reparaturen	6591	29	11	5897	23	6

	1842.			1843.		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Tit. F. Verwaltungskoſten.						
a. Druckkoſten zur Verlooſung der Prioritäts-Aktien, Inſertionen, Bau-Berichte, Reglements	606	4	—	349	2	3
b. Schreibmaterial und ſonſtiger Bedarf im Haupt-bureau	587	14	9	—	—	—
c. Porto, Stempel und kleine Ausgaben	401	26	2	308	15	6
d. Reiſeſpeſen, Gerichtskoſten und Koſten für Bücher-Reviſion	1594	7	1	1562	4	4
e. Gratifikation an Beamte	1227	10	—	2580	7	6
f. Gehalte der Bureau-Beamten	6861	22	6	6771	20	—
g. Gehalte der Direktoren, des Syndikus und des Vor-ſitzenden des Verwaltungsrathes	2891	20	—	3300	—	—
Tantième derſelben	3131	15	9	4642	27	—
Summa Tit. F. Verwaltungskoſten	17302	—	3	19514	16	7
Tit. G. Zinſen.						
Zinſen im laufenden Geſchäft	6372	23	9	2268	28	3
„ des Vorſchuſſes auf Grundſtücke	8187	6	—	8393	2	—
„ vom Reſervefonds	.	.	.	1397	21	6
„ von $1\frac{1}{2}$ Million Prioritäts-Aktien	60000	—	—	60000	—	—
Summa Tit. G. Zinſen	74559	29	9	72059	21	9
Amortiſation	.	.	.	15000	—	—
Rekapitulation.						
Tit. A. Für die Bahn	81936	3	4	62264	29	5
„ B. Gebäude	9919	2	8	11080	25	7
„ C. Betriebskoſten	76977	7	11	77168	1	10
„ D. Maſchinenweſen	107409	13	8	126731	26	1
„ E. Bekleidung	6591	29	11	5897	23	9
„ F. Verwaltungskoſten	17302	—	3	19514	16	7
„ G. Zinſen und Amortiſation	74559	29	9	87059	21	9
Summa aller Ausgaben	374695	27	6	389717	25	—
Die Einnahmen waren	544639	6	5	694603	2	6
Bleibt Reinertrag	169943	8	11	304885	7	6
Davon vertheilt als Dividende an die Aktionäre	135000	—	—	180000	—	—
Für den Reſervefonds	34943	8	11	124885	7	6

Die Summe von 124885 Thlr. $7\frac{1}{2}$ Sgr., welche im Jahre 1843 zu dem Reſervefonds genommen iſt, erſcheint im Verhältniß zu dem von andern Bahnen zu dieſem Zwecke abgeſetzten Quantum ſehr anſehnlich, weshalb die Direktion zur Rechtfertigung in ihrem Berichte vom 30. April 1844 Nach-ſtehendes anführt:

„Abgeſehen davon, daß die Erfahrung uns täglich mehr lehrt, wie ein ſtarker Reſervefonds zur ſoliden Stellung eines Eiſenbahn-Unternehmens un-erläßlich iſt, ſo befinden wir uns auch in der beſondern Lage, daß wir einer-ſeits eine bedeutende ſchwebende Schuld haben, die aus dem unzureichenden Baukapital entſpringt, und uns zweitens von Eröffnung des Verkehrs an ein Betriebs-Kapital gänzlich gefehlt hat. Außerdem beruht der Werth un-

ſerer Grundſtücke nur auf einer, nach den erſten Verkäufen abgemeſſenen, alſo nicht zu garantirenden Schätzung, und wir ſind von der Konkurrenz der Potsdam-Magdeburger Bahn bedroht!

„Allen dieſen Umſtänden tritt nur die gewiſſenhafte Konſolidirung eines Reſervefonds entgegen, bis auf andere Weiſe, am beſten wohl bei dem in Ausſicht ſtehenden Baue nach Rieſa, das finanzielle Gleichgewicht für die Geſellſchaft vollſtändig hergeſtellt iſt."

Betrachten wir nun die einzelnen Ausgaben zuerſt im Jahre 1842 genauer, ſo finden wir, daß die eigentlichen Betriebskoſten 76977 Thlr. 7 Sgr. 11 Pf. betragen haben. Hiervon ſind für Reparaturen und Unterhaltung der Räder 9724 Thlr. 2 Sgr. 7 Pf. und für Umänderungen an Wagen 3390 Thlr. 19 Sgr. 8 Pf. ausgegeben. Dieſe erſteren Koſten vertheilen ſich auf die Perſonenwagen:

I. Klaſſe mit	362 Thlr.	21 Sgr.	5 Pf.
II. „ „	1245 „	9 „	10 „
III. „ verdeckte	1315 „	11 „	1 „
III. „ offene	94 „	15 „	10 „
auf die Güterwagen	6706 „	4 „	5 „

Die Wagen haben überhaupt zurückgelegt:

a.	die Wagen I. Klaſſe	27438¾ Meilen.
b.	„ „ II. „	94648½ „
c.	„ „ III. „ verdeckte	83328¾ „
d.	„ „ III. „ offene	44691¾ „
e.	„ Packwagen inkl. Poſt- und Viehwagen	375151½ „
	Summa	625259¼ Meilen.

und darnach kommen an Reparaturkoſten pro Meile:

auf die Perſonenwagen	I. Klaſſe	4,76 Pf.
„ „ „	II. „	4,73 „
„ „ „ verdeckte	III. „	5,68 „
„ „ „ offene	III. „	0,76 „
„ „ Packwagen		6,43 „

im Durchſchnitt dagegen 5,6 Pfennige.

Durchſchnittlich ſind gefahren in jedem Wagen

I. Klaſſe	5,46	Paſſagiere.
II. „	13,38	„
III. „	16,25	„

Packwagen, exkluſive der Poſt- und Viehwagen, 21,22 Ztr.

Für die letztere obige Summe ſind 6 Wagen II. Klaſſe inwendig vollſtändig garnirt, 30 Perſonen- und Packwagen mit Bremſen, Oberſitzen und Nachtſignalen verſehen, ein Wagen II. Klaſſe in Steegen und ein Wagen III. Klaſſe in Riemen aufgehängt worden.

Ferner ſind 43 neue Achſen und 33 neue Reifen eingezogen und 295 Räder abgedreht worden. Achſenbrüche ſind 11 vorgekommen, jedoch nur an Packwagen; zwei dieſer Achſenbrüche waren aber die Urſache, daß 7 andere

Achſenbrüche veranlaßt und 23 Packwagen mehr oder minder beſchädigt wurden, wodurch ſich die Reparaturkoſten der Packwagen bis zu der vorangegebenen Höhe geſteigert haben.

Die Ausgabe für Wagenſchmiere hat 2112 Thlr. 22 Sgr. 6 Pf. betragen, alſo durchſchnittlich pro Wagen und Meile 1,21 Pf.

Für Maſchinenweſen ſind zuſammen 107409 Thlr. 13 Sgr. 8 Pf. ausgegeben.

Die Lokomotive haben im Ganzen 54159 Meilen durchlaufen, wovon 49180 Nutzmeilen.

Das Verhältniß der durchlaufenen Meilen zu den Nutzmeilen iſt daher ziemlich genau wie 11 zu 10.

Auf jede Nutzmeile haben die Maſchinen befördert 71,11 Paſſagiere; ferner:

a. an Gewicht der Wagen	812,79 Ztr.
b. „ „ „ Paſſagiere	106,66 „
c. „ Frachtgut	170,6 „
Summa des Brutto-Gewichts	1090,05 Ztr.
wovon Netto-Gewicht	276,26 „

Das Brutto verhält ſich alſo zum Netto wie 1 zu 3,93.

Die Koſten der Maſchinenreparatur beliefen ſich für jede durchlaufene Meile auf	3,96 Sgr.
für Umänderungen und Anſchaffungen	0,63 „
Tagelohn für Putzen, Schmieren, Waſſerpumpen ꝛc. . . .	2,78 „
Gehalte der Maſchiniſten und Feuerleute inkl. Meilengelder	6,22 „
Heizung inkl. der Vorwärmer auf den Stationen . . .	42,54 „
Unterhaltung an Oel und Hanf	3,69 „
Summa	1 Thlr. 29½ Sgr.

Der Güterverkehr nahm 14746 Nutzmeilen in Anſpruch, wofür die Ausgaben circa 94360 Thlr. betrugen. Dafür wurden 6,715550 Zentner eine Meile weit befördert; der Zentner koſtete alſo pro Meile 5 Pf., welcher Koſtenbetrag bei vermehrtem Güterverkehr ſich vermindern wird, da ein großer Theil der darauf in Anſatz zu bringenden Koſten bei ſchwachem oder ſtarkem Verkehr derſelbe bleibt.

Der Perſonenverkehr nahm 34434 Nutzmeilen in Anſpruch, wofür die Ausgabe 220336 Thlr. betrug, und da 3,497143 Perſonen eine Meile weit befördert wurden, ſo koſtet der Transport einer Perſon pro Meile 22,99 Pf., alſo ſo viel, als der Transport von 4,6 Zentner Güter.

Für Feuerungsmaterial wurden inkl. des Anheizens der Maſchine und des Vorwärmers im Jahre 1842: 76813 Thlr. 9 Sgr. 6 Pf. oder pro Nutzmeile 1 Thlr. 16 Sgr. 4 Pf. ausgegeben.

Der Vorrath engliſcher Steinkohlen beſtand im Anfange des Jahres 1842 in

	61230 Scheffeln	in Berlin,
und	21949 „	in Wittenberg.
Summa . .	83179 Scheffel.	

Hierzu wurden ferner bezogen:

78893 Scheffel nach Berlin,

144103 „ „ Wittenberg

und als Proben für den Bedarf pro 1843:

4476 Scheffel.

Summa . . 310651 Scheffel.

Der Durchschnittspreis der Kohlen im Jahre 1842 ſtellte ſich auf 24 Thlr. 17 Sgr. 9 Pf. pro Laſt (von 72 Scheffeln) oder beinahe 10¼ Sgr. pro Scheffel.

Von dem oben angegebenen Quantum wurden 207300 Scheffel gebrannt und ergaben 246980 Scheffel Koaks, alſo durchſchnittlich 119⅛.

Nach Abrechnung der Koaks-Abfälle, welche zur Feuerung in den Werkſtätten und zur Heizung der Bahnwärterbuden verbraucht wurden, ſtellte ſich der Preis der Koaks zur Lokomotive-Heizung auf 19 Sgr. 1½ Pf. pro Korb (à 2 Scheffel) inkl. aller Koſten auf den Tender.

Der Verbrauch von Koaks im Jahre 1842, einſchließlich der Heizung der Reſerve-Maſchinen, betrug 116887 Körbe (à 2 Scheffel), alſo pro Nutzmeile 4¾ Scheffel oder 4,31 für jede durchlaufene Meile. Es wurden ferner verbraucht für jede durchlaufene Meile:

0,51 Kubikf. Holz und 0,67 Pfd. Oel und

für jede Nutzmeile

0,56 Kubikf. Holz und 0,74 Pfd. Oel

Bei der Total-Summe aller Betriebsausgaben im Jahre 1842 von 374695 Thlr. auf 49180 Nutzmeilen Fahrt, koſtete jede Meile Fahrt 7,61 Thlr. —

Im Jahre 1843 beliefen ſich die Koſten der Unterhaltung der Bahn und Gebäude auf 73345 Thlr. 23 Sgr., worunter begriffen ſind:

ad A. e) für Vervollſtändigungen auf der Bahnlinie 4821 Thlr.

ad B. a) für Einrichtung einer zweiten Durchfahrt im Berliner Lokomotivſchuppen . . . . . . 2140 „

und dennoch ſind im Ganzen für dieſen Titel 18509 Thlr. weniger ausgegeben als im Jahre 1842.

Eine fortdauernde Erſparniß iſt durch eine Verſetzung der Wärterbuden erreicht worden, indem dieſe die Einziehung von vier Bahnwärterpoſten möglich gemacht hat, ohne die Sicherheit des Fahrdienſtes irgend zu vermindern, oder gegen die desfallſigen polizeilichen Vorſchriften zu verſtoßen.

Den ad Tit. C. unter k. berechneten Ausgaben von 9230 Thlr. ſind noch 600 Thlr. für Abnutzung des Inventars und Verzinſung des Anlagekapitals hinzuzurechnen, wonach ſich für die An- und Abfuhr von 319307 Ztr. etwa 11 Pf. pro Ztr. Koſten ergeben.

Im Ganzen überſteigen die Betriebskoſten des Jahres 1843 die vom Jahre 1842 nur um 191 Thlr.; ſie ſind ſogar eigentlich geringer, da man die aus dem Jahre 1842 zu leiſtenden Zahlungen für Proviſion in Abzug bringen muß.

Die Ausgaben für Maſchinenweſen ſind dagegen um 19300 Thlr. größer als die des Jahres 1842, wovon allein auf Brennmaterial 12300 Thlr. kommen. Die bedeutende Steigerung des Verkehrs wird dieſe Ausgabe vollſtändig erklären.

Es ſind über die Bahn gegangen:

668 Güterzüge,
730 Zwiſchenzüge (mit Perſonen und Gütern),
1280 regelmäßige Perſonenzüge,
22 Extrazüge,

wovon 156 Züge, ihrer Stärke wegen in zwei Abtheilungen gehen mußten.

Die Lokomotive haben im Ganzen 65859 Meilen durchlaufen, wovon 57834 Nutzmeilen ſind, folglich 11700 Meilen oder 8754 Nutzmeilen mehr als im Jahre 1842.

Auf den Güterverkehr kommen 22984 und auf den Perſonenverkehr 34850 Nutzmeilen, und es ſind einſchließlich der Paſſagiere, des Gepäcks der Equipagen, der Güter, des Viehs, Brenn- und ſonſtigen Materials für die Bahn und der Transportwagen ſelbſt über 70,622000 Ztr. Brutto über die Bahn gegangen.

Die Koſten der Maſchinen-Reparatur betrugen für jede durchlaufene

Meile	5 Sgr.	—	Pf.
für Umänderungen	1,12 „	—	„
Lohn für Putzen, Schmieren, Waſſerpumpen . .	2,12 „	—	„
Gehalte der Maſchiniſten und Feuerleute inkl. Meilengelder	5,22 „	—	„
Heizung, inkl. der Vorwärmer auf den Stationen (0,58 Kubikfuß Holz pro Nutzmeile)	41,04 „	—	„
Unterhaltung an Oel und Hanf . . . . . . (0,72 Pfd. Oel pro Nutzmeile.)	2,08 „	—	„
Summa .	1 Thlr.	27 Sgr.	10 Pf.

alſo 1 Sgr. 8 Pf. pro Meile weniger als im Jahre 1842.

Für Feuerungsmaterial ſind im Jahre 1843 89107 Thlr. 29 Sgr. 5 Pf. alſo 12294 Thlr. 19 Sgr. 11 Pf. mehr ausgegeben als im Jahre 1842. Pro Nutzmeile betragen jedoch die Koſten im Jahre 1842: 1 Pf. mehr als im Jahre 1843, indem die Nutzmeile im letzteren Jahre auf 1 Thlr. 16 Sgr. 3 Pf., im Jahre 1842 dagegen auf 1 Thlr. 16 Sgr. 4 Pf. zu ſtehen kam.

Der Steinkohlenbeſtand war im Januar 1843	101251 Scheffel,
im Laufe des Jahres 1843 wurden bezogen . . .	356699 „
	457950 Scheffel.

Der Durchſchnittspreis der bezogenen Kohlen ſtellte ſich auf 23 Thlr. 21 Sgr. pro Laſt (alſo 26¾ Sgr. billiger als im Jahre 1842), und es wurden 243380 Scheffel gebrannt, welche 287414 Scheffel Koaks ergaben, alſo durchſchnittlich etwas über 18 pCt.

Der Preis der Koaks zur Lokomotive-Heizung ſtellte ſich inkl. aller Unkoſten auf 18¾ Sgr. pro Korb (von 2 Scheffel); für den Betrieb wurden jedoch pro Korb 20 Sgr. berechnet.

Einſchließlich der Heizung der Reſerve-Maſchinen wurden 259550 Scheffel Coaks verbraucht, was auf jede durchlaufene Meile 4 Scheffel und pro Nutzmeile 4½ Scheffel beträgt und eine Erſparung von ¼ Scheffel pro Nutzmeile gegen 1842 ergiebt.

In den Werkſtätten wurden 1674 Scheffel Kohlen und 7980 Scheffel kleine Koaks verbraucht, und der Beſtand am Jahresſchluſſe war

212896 Scheffel Kohlen,
17583 „ Koaks,
211 Klafter Holz,

im Geſammtwerthe von 75450 Thlr. 5 Sgr.

Die Koſten für die Bekleidung haben 1843 etwa 700 Thlr. weniger betragen, als im Jahre 1842, obſchon des anſehnlich geſteigerten Verkehrs wegen das Wagen- und Maſchinen-Perſonal vermehrt werden mußte, und ſich die Zweckmäßigkeit herausgeſtellt hatte, ſämmtliche Einnehmer zu uniformiren, um ſie dem Publikum äußerlich erkennbar zu bezeichnen.

Für die ausgegebene Summe von 5898 Thlr. ſind 328 Beamte in Uniform erhalten, 32 Lokomotivführer und Feuerleute mit warmer Winterkleidung und 52 Reſervewärter mit Mützen verſehen, auch ſämmtliche Reparaturen beſorgt und Schutzwaffen für die Bahn-Nachtwachen, ſo wie Seitengewehre für die Bahnmeiſter angeſchafft worden. Die Nothwendigkeit dieſer Bewaffnung hatte ſich durch mehrere Angriffe auf die Bahn-Nachtwachen und Diebſtahl mit Einbruch in die Bahnwärterbuden ergeben.

Die geſammten eigentlichen Betriebs-Ausgaben (302658 Thlr.) überſtiegen, bei einer um 154252 Thaler vermehrten Einnahme, die Betriebsausgaben des Jahres 1842 (300136 Thlr.) nur um 2522 Thlr. —

Dieſe Reſultate des Betriebes ſind eine neue Beſtätigung der auch auf andern Bahnen ſchon gemachten Erfahrung:

daß ſelbſt durch eine bedeutende Vermehrung des Verkehrs auf Eiſenbahnen die Unkoſten (große Unfälle abgerechnet) nicht erheblich geſteigert werden,

indem der größte Theil der verſchiedenen, dem Betriebe zu belaſtenden Koſten bei ſchwachem wie bei ſtarkem Verkehr ſich im Betrage beinahe gleich bleibt, was bis zu einem gewiſſen Grade ſelbſt vom Heizungs-Material gilt, wo es eben am vortheilhafteſten iſt, wenn die Züge ſo ſtark ſind, daß ſie die volle Kraft der Maſchinen in Anſpruch nehmen.

Die nachſtehende Zuſammenſtellung der monatlichen Einnahmen mit den monatlichen, nach Titeln ſpezifizirten Ausgaben des Jahres 1843 wird die Richtigkeit obiger Bemerkung überſichtlich anſchaulich machen.

Ausgabe.	Januar. Thlr.	sg.	pf.	Februar. Thlr.	sg.	pf.	März. Thlr.	sg.	pf.	April. Thlr.	sg.	pf.	Mai. Thlr.	sg.	pf.	Juni. Thlr.	sg.	pf.	Zuſammen. Thlr.	sg.	pf.
A. Die Bahn	815	28	11	1503	20	7	1383	—	11	1507	10	6	1781	28	6	1807	22	9	8799	22	2
B. Gebäude	981	1	2	939	—	—	678	22	1	397	13	6	424	21	10	1275	15	8	4696	14	3
C. Betriebskoſten	3235	12	2	1929	7	6	2065	21	4	2381	21	3	3141	13	7	2451	8	11	15204	24	9
D. Feuerung für Maſchinen	9035	25	2	6425	8	9	7819	17	8	8015	6	—	7276	15	—	6579	28	3	45152	10	10
E. Sonſtiger Verbrauch an Feuerung	568	6	4	337	26	—	293	6	1	258	20	4	13	16	8	5	—	—	1476	15	5
F. Lokomotiv-Reparatur	1857	6	7	1204	8	9	1575	1	10	1460	27	11	1659	10	6	2475	12	—	10232	7	7
G. Wagen-Reparatur	1065	24	1	855	6	5	1878	6	4	1126	18	4	1036	4	3	1760	24	7	7722	24	—
H. Gehalte	7631	5	—	7318	5	6	7565	12	—	7169	2	4	7597	18	11	7517	15	—	44798	28	9
I. Bekleidung	137	25	—	91	15	—	37	—	—	179	3	—	145	20	—	388	1	—	979	4	—
K. Verwaltungskoſten	216	1	—	219	5	11	275	8	8	277	29	11	207	8	1	341	10	11	1537	4	6
Betriebs-Ausgaben	25544	15	5	20823	14	5	23571	6	11	22774	3	1	23284	7	4	24602	19	1	140600	6	3
Gratifikationen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(ſ. S. 418.)		
Tantièmen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(ſ. S. 418.)		
L. Zinſen und Amortiſationen	7323	21	6	7492	7	—	7274	25	—	7150	—	—	7261	21	—	7180	24	—	43683	8	6
Total-Ausgaben	32868	6	11	28315	21	5	30846	1	11	29924	3	1	30545	28	4	31783	13	1	184283	14	9
Einnahme	38755	11	3	30832	21	7	39246	15	9	57614	6	2	63389	5	8	64982	27	4	294820	27	9

Ab: Deſſauer Brückengeld und Vergütung auf die ſächſiſche Bahnſtrecke ſ. S. 418.

Ausgabe.	Juli. Thlr.	ſg.	pf.	Auguſt. Thlr.	ſg.	pf.	September. Thlr.	ſg.	pf.	Oktober. Thlr.	ſg.	pf.	November. Thlr.	ſg.	pf.	Dezember. Thlr.	ſg.	pf.	Zuſammen. Thlr.	ſg.	pf.	Summa für das ganze Jahr. Thlr.	ſg.	pf.
A. Die Bahn	1581	7	5	2420	2	—	2951	9	2	1722	13	4	1627	22	4	1941	12	—	12244	6	3	21043	28	5
B. Gebäude	744	27	1	1110	4	—	1001	13	4	932	25	11	1553	23	—	1041	8	—	6384	11	4	11080	25	7
C. Betriebskoſten	3068	7	1	3059	17	4	3599	14	7	3140	6	11	3405	7	10	2431	22	6	18704	16	3	33909	11	—
D. Feuerung für Maſchinen .	7969	11	7	6872	6	—	7732	15	—	7566	23	4	6478	8	5	7336	14	5	43955	18	9	89107	29	7
E. Sonſt. Verbrauch an Feuerung	5	—	8	—	24	—	—	—	—	649	26	8	138	8	7	509	8	3	1303	8	2	2779	23	7
F. Lokomotiv-Reparatur . .	2093	20	10	2006	—	6	3395	22	3	1783	12	11	4534	10	4	1765	24	3	15579	1	1	25811	8	8
G. Wagen-Reparatur	1683	19	8	1544	17	7	1204	25	2	750	25	6	740	10	6	602	21	7	6527	—	—	14249	24	—
H. Gehalte	7096	19	—	7538	7	6	7051	16	3	7666	21	—	7448	10	6	7280	7	6	44081	21	9	88880	20	6
I. Bekleidung	37	10	—	251	11	6	1269	11	10	152	—	—	480	2	6	2728	13	11	4918	19	9	5897	23	9
K. Verwaltungskoſten	123	24	3	67	4	11	548	6	—	347	19	8	345	11	3	246	26	—	1679	2	1	3216	6	7
Betriebs-Ausgaben	24403	27	7	24870	5	4	28754	13	7	24712	25	3	26751	25	3	25884	8	5	155377	15	5	295977	21	8
Gratifikationen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2427	—	—
Tantièmen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5392	27	—
L. Zinſen und Amortiſationen .	7389	26	—	6895	3	—	7582	13	—	6883	—	—	7065	2	3	7560	29	—	43376	13	3	87059	21	9
Total-Ausgaben	31793	23	7	31765	8	4	36336	26	7	31595	25	3	33816	27	6	33445	7	5	206573	25	8	390857	10	5
Einnahmen	80992	29	4	72029	19	9	78435	10	9	69446	9	11	48603	15	—	51413	25	5	400921	20	2	695742	17	11
Ab: Deſſauer Brückengeld und Vergütung auf die ſächſiſche Bahnſtrecke																						1139	15	5
																						694603	2	6

Die monatl. Einnahmen variiren zwiſchen 80993 Thlr. und 30833 Thlr. (Differenz 50160 Thlr.); die Ausgaben aber nur zwiſchen 29061 Thlr. und 20823 Thlr. (Differenz 8238 Thlr.); bei der höchſten Monats-Einnahme von 80993 Thlr. betrug die Ausgabe 24404 Thlr., und bei der niedrigſten Monats-Einnahme von 30833 Thlr. beliefen ſich die Ausgaben auf 20833 Thlr.

Die Differenz der Ausgaben im Januar und Juli war nur 1140 Thlr., während die Einnahme beider Monate um 42238 Thlr. differirt.

Es muß bemerkt werden, daß in dieſer Zuſammenſtellung die Ausgaben nicht gerade immer in dem Monat, in welchem die Zahlung Statt gefunden, ſondern nach dem wirklichen Bedarfe und Verbrauche im betreffenden Monat ermittelt und aufgeführt worden ſind.

i. Fahrordnung, Tarife.

Zwiſchen Berlin und Köthen gehen täglich in beiden Richtungen zwei Perſonen-, ein Güter- und ein Zwiſchenzug, von denen die beiden letzten mit ermäßigter Geſchwindigkeit fahren. Der Zwiſchenzug, ſowohl von Berlin als von Köthen, befördert Perſonen in II. und III. Wagenklaſſe, ſo wie Güter nach allen Stationen, und übernachtet in Wittenberg. Die Güterzüge nach Magdeburg, Halle und Leipzig, womit keine Perſonen befördert werden, fallen, außer der Leipziger Meßzeit, alle Montage aus. Die Fahrten auf der Magdeburg-Leipziger, Leipzig-Dresdener und Braunſchweiger Eiſenbahn ſchließen ſich dergeſtalt an obige, daß man am nämlichen Tage von Berlin reſp. nach Dresden, Magdeburg und Braunſchweig gelangen kann. Nach der Eröffnung der Bahnſtrecke von Braunſchweig nach Hannover, welche Mitte des Jahres 1844 bevorſteht, ſollen die Fahrten ſo in einander greifen, daß man die Reiſe von Berlin bis Hannover und umgekehrt ebenfalls an einem Tage zurücklegen kann.

Zur Ordnung der Fahrten tragen ſehr weſentlich die Vermehrung und Verlängerung der Ausweichſtellen mit doppeltem Geleiſe bei.

Fahrtaxe in Silbergroſchen, für eine Perſon.

	nach Berlin.			nach Trebbin.			nach Luckenwalde			nach Jüterbogk.			nach Zahna.			nach Wittenberg.			nach Koswig.			nach Roßlau.			nach Deſſau.			nach Köthen.		
Wagenklaſſe	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.
von																														
Berlin	—	—	—	30	20	12	40	27	17	55	35	22	70	45	28	80	52	32	90	60	36	100	68	42	105	70	44	120	80	50
Trebbin	30	20	12	—	—	—	14	9	6	25	16	10	40	27	17	50	35	21	60	40	25	75	50	32	78	52	32	95	63	39
Luckenwalde .	40	27	17	14	9	6	—	—	—	12	8	5	30	20	12	40	27	16	48	32	20	63	42	26	67	45	27	82	55	34
Jüterbogk. . .	55	35	22	25	16	10	12	8	5	—	—	—	18	12	7	30	20	12	38	25	16	50	34	21	55	37	23	72	48	30
Zahna	70	45	28	40	27	17	30	20	12	18	12	7	—	—	—	12	8	5	21	15	9	35	23	14	40	27	16	55	37	23
Wittenberg . .	80	52	32	50	35	21	40	27	16	30	20	12	12	8	5	—	—	—	10	7	4	25	16	10	30	20	12	45	30	19
Koswig	90	60	36	60	40	25	48	32	20	38	25	16	21	15	9	10	7	4	—	—	—	15	10	6	20	14	8	35	24	15
Roßlau	100	68	42	75	50	32	63	42	26	50	34	21	35	23	14	25	16	10	15	10	6	—	—	—	6½	4½	3	21½	15½	10½
Deſſau	105	70	44	78	52	32	67	45	27	55	37	23	40	27	16	30	20	12	20	14	8	6½	4½	3	—	—	—	18	12	7½
Köthen	120	80	50	95	63	39	82	55	34	72	48	30	55	37	23	45	30	19	35	24	15	21½	15½	10½	15	11½	7½	—	—	—

		I. Klaſſe.		II. Klaſſe.		III. Klaſſe.	
		Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.
Von Berlin bis	Magdeburg . .	4	20	3	5	2	—
„ „	Halle	4	29	3	9	2	1½
„ „	Leipzig . . .	5	15	3	20	2	10
„ „	Großbeeren . .	—	—	—	10	—	6
„ „	Ludwigsfelde . .	—	—	—	13	—	8
„ Großbeeren bis	Ludwigsfelde	—	—	—	4	—	2½
„ „ „	Trebbin . .	—	—	—	8	—	5
„ Ludwigsfelde bis	„ . .	—	—	—	5	—	3

Zur Bequemlichkeit der auf der Eiſenbahn von Berlin nach Braunſchweig Reiſenden können in Berlin ſeit dem 1. Januar 1844 außer den Fahrbillets bis Magdeburg auch Billets von Magdeburg bis Braunſchweig gelöſt und das Reiſegepäck zur Beförderung von Berlin bis Braunſchweig aufgegeben werden.

Der Preis der Billets von Magdeburg bis Braunſchweig iſt:

I. Kl. 2⅚ Thlr.
II. „ 1⅚ „
III. „ 1⅙ „

Freigepäck 50 Pf. Für jede 10 Pf. mehr ſind 7 Sgr. von Berlin bis Braunſchweig zu zahlen.

Vom gleichen Zeitpunkte an iſt das Perſonengeld zwiſchen den Stationen Deſſau und Köthen

in I. Wagenklaſſe von 15 Sgr. auf 18 Sgr.,
„ II. „ „ 11¼ „ „ 12 „

erhöht worden.

Bemerkungen.

1. Jeder Reiſende hat ſich zeitig mit dem erforderlichen Paſſe oder einer Paßkarte zu verſehen, indem bei Verhinderung der Abreiſe wegen desfallſiger Mängel aus polizeilichen Gründen die Rückgabe bereits bezahlten Fahrgeldes nicht Statt finden kann.
2. Jedes Fahrbillet iſt nur für die darauf geſtempelte Fahrt gültig, daher jeder Käufer ſofort zu prüfen hat, ob es auf die gewünſchte Fahrt lautet; ſpätere Reklamationen können nicht berückſichtigt werden.
3. Sichtlich kranke Perſonen, namentlich Epileptiſche, Ausſchlags- oder Gemüthskranke, ſo wie Perſonen im trunkenen Zuſtande und überhaupt ſolche, welche durch ihre Nachbarſchaft oder durch ungebührliches Betragen den Mitreiſenden augenſcheinlich läſtig fallen, können zur Mit- oder reſp. Weiterfahrt (mit Verluſt des gezahlten Fahrgeldes) nicht zugelaſſen werden.
4. Nur kleine Kinder, welche noch nicht gehen können, alſo im Arme getragen werden müſſen, werden frei befördert; Kinder unter 10 Jahren zwei auf ein Billet; für ältere Kinder aber müſſen Fahrbillets wie für Erwachſene gelöſt werden.

Für ein Kind unter zehn Jahren in I. Wagenklaſſe iſt ein Billet

II. Klaſſe, in II. Klaſſe ein Billet III. Klaſſe, und in III. Wagenklaſſe iſt für ein Kind und einen Erwachſenen ein Billet II. Klaſſe zu löſen.

5. Es können geſchloſſene Koupés zu 6 Perſonen in Wagen I. Klaſſe, zu 8 Perſonen in Wagen II. Klaſſe, und zu 10 Perſonen in Wagen III. Klaſſe genommen werden, in welche dann auch einige Kinder über die Zahl mitzunehmen unverwehrt iſt. Solche Koupés können jedoch nur bis Köthen garantirt werden.

6. Der Umtauſch von Billets am Abfahrtsorte kann nur zu einer höhern Wagenklaſſe, vor dem Schluſſe der Kaſſe, und zu derſelben Fahrt Statt finden.

Wer von Zwiſchen-Stationen aus in einer beſſern Wagenklaſſe weiter fahren will, hat zu einem Billet II. Klaſſe noch ein Billet III. Klaſſe zu nehmen, um in I. Klaſſe, und zu einem Billet III. Klaſſe noch ein zweites dergleichen, um in der II. Klaſſe fahren zu können.

Nur in Berlin und Köthen geben die zur I. und II. Wagenklaſſe gelöſten Billets unbedingten Anſpruch auf ſolche Wagenplätze, auf den Zwiſchen-Stationen aber nur in ſo weit, als in den daſelbſt ankommenden Wagen I. und II. Klaſſe noch Plätze unbeſetzt ſind. Wo dies nicht der Fall iſt, können die etwa ſchon gelöſten Billets gegen Erſtattung des Betrages zurückgegeben oder gegen Billets III. Klaſſe und Rückempfang des Mehrbetrages umgetauſcht werden.

7. Tabakrauchen iſt in der I. Wagenklaſſe unter keiner Bedingung geſtattet; in II. Wagenklaſſe nur dann, wenn keiner der im Koupé Sizzenden dagegen Einſpruch thut.

8. Verſäumte Abfahrt begründet überall keinen Anſpruch irgend einer Art. Eine unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des bezahlten Fahrgeldes pro rata Seitens derjenigen, welche etwa nicht mit demſelben Zuge ſpäter, oder mit dem nächſtfolgenden Zuge weiter fahren wollen.

9. Wer bei der Reviſion ohne Billet oder mit einem unrichtigen befunden würde, iſt zur Nachzahlung des Fahrgeldes für die ganze, ſchon zurückgelegte Fahrt des Zuges und für den Platz, auf welchem er ſich befindet, verpflichtet.

10. Die Fahrbillets haben dieſelbe Farbe wie die Wagenklaſſe, auf welche ſie lauten (I. Klaſſe roth, II. Klaſſe gelb, III. Klaſſe grün), und über den Wagen oder über einzelnen Koupés ſind die Ortsnamen der verſchiedenen Stationen aufgeſteckt, wohin der Zug geht. Die Aufnahme in einen andern Wagen oder in ein anderes Koupé, als über welchem der im Fahrbillet genannte Beſtimmungsort aufgeſteckt iſt, kann kein Paſſagier verlangen.

11. Fahrbillets direkt bis Magdeburg und Leipzig (ohne Umladen des Gepäcks in Köthen) können nur von Berlin ab gelöſt werden, von den Zwiſchen-Stationen aus aber nicht weiter als bis Köthen, wo neue Billets gelöſt werden müſſen.

12. Hunde dürfen nicht in den Perſonenwagen, können aber in beſonderen Behältniſſen gegen Fahrbillets (à 1 Sgr. pro Meile) mitgenommen werden, ohne daß jedoch dafür irgend eine Garantie geleiſtet wird.

Tarif für Ueberfracht.

Seit dem 1. Januar 1844 ſind ſtatt der bisherigen 40 Pfund Freigepäck à Perſon 50 Pfund Freigepäck geſtattet, und iſt die bisherige Abſtufung für Uebergewicht von 60 und reſp. 50 Pfund auf eine Skala von 10 zu 10 Pfund ermäßigt worden.

Die Taxe für jede 10 Pfund Uebergewicht beträgt:

zwiſchen Berlin und			Magdeburg	$4\frac{1}{2}$	Sgr.,
"	"	"	Halle	$4\frac{1}{2}$	"
"	"	"	Leipzig	5	"
"	"	"	Köthen	$3\frac{1}{2}$	"
"	"	"	Braunſchweig	7	"

und für geringere Strecken nach dem auf allen Stationen aushängenden Tarife.

Der niedrigſte Tarifſatz für Uebergewicht wird 1 Sgr. betragen.

Bemerkungen.

1. Das Paſſagiergepäck muß mit dem Namen des Eigenthümers und dem Beſtimmungsorte deutlich bezeichnet und feſtgepackt oder verſchloſſen, ſpäteſtens eine halbe Stunde vor der Abfahrt, unter Vorlegung des Fahrbillets, in die Gepäcks-Expedition eingeliefert und daſelbſt die etwaige Ueberfracht berichtigt werden, widrigenfalls der Reiſende es ſich ſelbſt beizumeſſen hat, wenn die Beförderung unterbleibt.
2. Gegen ordnungsmäßig eingeliefertes Gepäck werden unentgeltlich Garantieſcheine ertheilt, durch welche daſſelbe von der Geſellſchaft mit einem Thaler pro Pfund garantirt wird. Alles Gepäck muß gewogen werden. Nur kleinere Gegenſtände darf der Reiſende, ſo weit dies ohne Beläſtigung der Mitfahrenden geſchehen kann, bei ſich im Wagen unter eigener Aufſicht behalten, jedoch ohne irgend eine Vertretung dafür Seitens der Geſellſchaft.
3. Der Inhaber eines Garantieſcheines hat ſolchen ſorgſam zu verwahren, indem das darin bezeichnete Gepäck jedem Vorzeiger des Scheins gegen deſſen Zurückgabe ausgeliefert und dadurch die Geſellſchaft von jedem weitern Anſpruche befreit wird. Aushändigung des Gepäcks, worüber der Garantieſchein nicht beizubringen iſt, kann nur nach vollſtändiger Legitimation des Eigenthümers oder nach Befinden gegen Sicherheit erfolgen.

   Der Inhaber des Garantieſcheins kann, falls er nach Ankunft am Beſtimmungsorte die ſofortige Auslieferung des Gepäcks nicht ſelbſt abwarten will, daſſelbe beliebig, jedoch innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft in den beſtimmten Expeditionsſtunden gegen Rückgabe des Garantieſcheins abfordern laſſen. Nach Ablauf von 24 Stunden iſt für

jedes Stück Gepäck 1 Sgr. Lagergeld täglich zu entrichten, und für Beſchädigung oder Verderben wird nicht gehaftet.

4. Mangelhafte oder unzureichende Emballage hebt jeden Anſpruch wegen beſchädigten Gepäcks auf.

5. Gepäck, welches Flüſſigkeiten oder andere Subſtanzen enthält, durch welche auf irgend eine Weiſe das eigene oder anderes Gepäck beſchädigt werden kann, darf nicht eingeliefert werden, widrigenfalls der Eigenthümer für allen dadurch entſtehenden Schaden verantwortlich iſt.

7. Alle in den Wagen oder auf den Bahnhöfen von Reiſenden verlorene Sachen müſſen von den Wagen- und Bahnhofswärtern in die Gepäcks-Expedition zu Berlin eingeliefert werden, wo dieſelben von den Eigenthümern nach gehöriger Legitimation in Empfang genommen werden können.

8. Die uniformirten und mit einer Nummer und den Buchſtaben B. A. E. an der Mütze verſehenen Gepäckträger auf dem Berliner Bahnhofe führen gedruckte polizeiliche Erlaubnißſcheine bei ſich, mit Taxe für die verſchiedenen Dienſtleiſtungen für Reiſende, welche ſie auf Verlangen vorzuzeigen und ſtreng einzuhalten verpflichtet ſind. Auf erwieſene Ueberſchreitung derſelben erfolgt die Beſtrafung oder Entlaſſung der Kontravenienten.

Equipagen-Transport.

(I. bedeutet 4- oder 2ſitzige Kutſchen mit unbeweglichem Verdecke, II. alle andere leichtere Equipagen.)

Von	bis Berlin.		bis Jüterbogk.		bis Wittenberg.		bis Deſſau.		bis Köthen.	
	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Berlin	—	—	9	7	12½	9¾	16¼	13	18	15
Jüterbogk . . .	9	7	—	—	5	3½	9	7	12	9
Wittenberg . . .	12½	9¾	5	3½	—	—	5	3½	7½	5½
Deſſau	16¼	13	9	7	5	3½	—	—	3	2½
Köthen	18	15	12	9	7½	5½	3	2½	—	—

Von Berlin bis Magdeburg I. 25 Thlr. II. 18 Thlr.
„ „ „ Halle „ 22½ „ „ 16⅔ „
„ „ „ Leipzig „ 27 „ „ 19 „

Bemerkungen.

Die Equipagen müſſen ſpäteſtens eine Stunde vor Abgang des Zuges auf dem Bahnhofe, unter Vorzeigung des dafür gelöſten Billets, abgeliefert werden. — Nach Ankunft auf der Beſtimmungs-Station wird gegen Zurückgabe des Billets an den Zugführer die Equipage ausgeliefert, und muß ſpä-

teſtens innerhalb zwei Stunden vom Bahnhofe abgefahren werden, widrigenfalls für jede Equipage pro Stunde 5 Sgr. Standgeld zu entrichten iſt.

In Berlin werden Equipagen auf Anmeldung (12 Stunden vor Abgang des betreffenden Zuges) in der Billet-Expedition oder in einem der Anmeldelokale in der Stadt gegen billige Vergütung ſowohl nach dem Bahnhofe abgeholt als von da abgefahren.

Der Abholer der Equipage muß ſich durch Abgabe des von der Güter-Expedition abgeſtempelten Duplikats des Anmeldezettels legitimiren und ihm iſt, gegen Aushändigung des Equipagen-Billets (mit Koupon), der darauf bemerkte Betrag zu bezahlen.

Auf allen übrigen Stationen kann dieſe An- und Abfuhr nicht zugeſagt werden. Für Equipagen übernimmt die Geſellſchaft keine andere Garantie, als die gegen Feuersgefahr während der Fahrt, und zwar für Equipagen I. Klaſſe bis zum Belaufe von 600 Thlr., für Equipagen II. Klaſſe bis zum Belaufe von 300 Thlr. pro Stück. Für das auf oder in den Equipagen befindliche Gepäck wird gar keine Garantie geleiſtet.

Den Eigenthümern der Equipagen, ſo wie deren Domeſtiken, ſteht es zwar frei, während der Fahrt in ihrer Equipage ſitzen zu können, jedoch nur gegen Löſung eines Billets II. Klaſſe für jede Perſon (der Herrſchaft) und eines Billets III. Klaſſe für jeden Domeſtiken.

Tarif für Pferde-Transport.

(In Thalern.)

Von	nach Jüterbogk. Stück: 1.	2.	3.	nach Wittenberg. Stück: 1.	2.	3.	nach Deſſau. Stück: 1.	2.	3.	nach Köthen. Stück: 1.	2.	3.
Berlin	7	9	11	$9\frac{3}{4}$	$12\frac{1}{2}$	$15\frac{1}{4}$	13	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{1}{2}$	15	18	21
Von Jüterbogk				$3\frac{1}{2}$	5	$6\frac{1}{2}$	7	9	11	9	12	15
Von Wittenberg							$3\frac{1}{2}$	5	$6\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	$9\frac{1}{2}$
Von Deſſau										$2\frac{1}{2}$	3	$3\frac{1}{2}$

Von	nach Magdeburg. Stück: 1.	2.	3.	nach Halle. Stück: 1.	2.	3.	nach Leipzig. Stück: 1.	2.	3.
Berlin	18	25	32	$16\frac{2}{3}$	$22\frac{1}{2}$	$28\frac{1}{3}$	19	27	35

Von Berlin können jeden Tag Pferde nach obigen Stationen transportirt werden, doch müſſen dieſelben eine Stunde vor der Abfahrszeit auf den Bahnhof geſtellt und im Billetverkaufs-Büreau angemeldet ſein. Sollen von den Zwiſchen-Stationen Jüterbogk, Wittenberg oder Deſſau Pferde nach einer der oben genannten Stationen transportirt werden, ſo muß die An-

meldung mit Angabe der Anzahl 24 Stunden vorher in dem Billet-Bûreau der betreffenden Station geſchehen.

Fůr Beſchådigung, Entſpringen oder Fallen der Pferde kann die Geſellſchaft keine Garantie ůbernehmen.

Die zur Beaufſichtigung der Pferde während des Transports mitreiſenden Perſonen, ſie mögen ihren Platz in einem Perſonenwagen III. Klaſſe oder im Pferdewagen nehmen, haben Billets III. Klaſſe zu löſen. Wenn Raum vorhanden iſt, können auch von andern, als den obigen Stationen Pferde mitgenommen werden, gegen Zahlung von einem Thaler pro Stůck und Meile.

Erhebungs-Tarif
fůr Gůter zur ordinåren und zur Eilfracht.

In Silbergroſchen fůr 1 Zentner zu 110 Pfund.

O. bedeutet ordinåren Frachtſatz. E. bedeutet Eilfrachten.

	nach Trebbin.		nach Luckenwalde.		nach Jůterbogk.		nach Zahna.		nach Wittenberg.		nach Koswig.		nach Roßlau.		nach Deſſau.		nach Köthen.	
	O.	E.	O.	E.	O.	E.	O.	E.	O.	E.	O.	E.	O.	E.	O.	E.	O.	E.
V. Berlin	3½	5½	4¾	7½	6	9½	7	12	8	13½	9	15	10½	17	10¾	18	12	20
Von Trebbin			2	2½	3	4	4¾	7	6	9	6½	10	7½	12½	8	13	9½	16
Von Luckenwalde					2	2½	3½	5	4¾	6½	5¾	8	6½	10½	7	11	8½	14
Von Jůterbogk							2½	3½	3½	5	4½	6½	6	9	6¼	9½	7¾	12
Von Zahna									2	2½	3	4	4¼	6	4¾	7	5¾	10
Von Wittenberg											2	2½	3	4	3½	5	5¼	8
Von Koswig													2	3	2½	3½	4¼	6
Von Roßlau															2	2	3	4½
Von Deſſau																	2½	3½

Bemerkung.

In vorſtehenden Såtzen ſind ůberall 6 Pf. pro Zentner fůr Auf- und Abladen und bei den Sendungen von und nach Berlin noch 9 Pf. fůr Transport der Gůter nach oder von dem Berliner Bahnhofe mit inbegriffen.

Erhebungs-Tarif
fůr Gůter zur ordinåren und zur Eilfracht zwiſchen Berlin u. ſ. w. und Magdeburg, Halle und Leipzig.

In Silbergroſchen fůr 2 Zentner zu 110 Pfund.

O. bedeutet ordinåren Frachtſatz; E. dagegen Eilfrachtſatz.

	nach Magdeburg.		nach Halle.		nach Leipzig.	
	O.	E.	O.	E.	O.	E.
Von Berlin	14	22½	14	22½	16	26
„ Jůterbogk . .	12½	18½	11	16¼	14	20¾
„ Wittenberg .	10	14½	8½	12¼	11½	16¾
„ Deſſau	7¼	10	5¾	7¾	8¾	12¼

In vorſtehenden Sätzen für die Touren zwiſchen Berlin, Magdeburg, Halle, Leipzig ſind $1\frac{3}{4}$ Sgr. mit inbegriffen für Auf- und Abladen und Transport der Güter von oder nach den beiderſeitigen Bahnhöfen. Laſſen die Adreſſaten die Güter ſelbſt vom Bahnhofe abholen, ſo werden ihnen dafür von der Magdeburg-Leipziger Geſellſchaft 6 Pf. pro Ztr. vergütet. — In den Sätzen für die Touren zwiſchen Jüterbogk, Wittenberg, Deſſau und den jenſeitigen Stationen iſt aber nur 1 Sgr. Speſen berechnet, indem der Transport der Güter von oder nach den Bahnhöfen zu Jüterbogk, Wittenberg und Deſſau nicht von der Eiſenbahn-Geſellſchaft beſorgt wird.

Reglement für den Güter-Transport.

Die Bedingungen zur Aufnahme von Gütern zum Transporte auf der Eiſenbahn ſind folgende:

1. Beifügung eines Frachtbriefes, enthaltend: Ort und Datum der Aufgabe; Bezeichnung und Anzahl der Kolli; dann Marken, Nummer, Bruttogewicht und Inhalt; Name und Wohnort des Abſenders; Name und Wohnort des Empfängers.

Gedruckte Formulare zu ſolchen Frachtbriefen ſind in der Güter-Expedition jeder Station und in den untengedachten Anmeldelokalen à 3 Pf. für 1 Stück (10 Stück für 1 Sgr.) zu haben. Wird auch die Ausfüllung des Formulars verlangt, ſo iſt dafür (inkl. des Formulars) 1 Sgr. pro Stück zu zahlen. — Frachtgut mit andern als ſolchen Frachtbriefen wird nur dann zur Beförderung angenommen, wenn dieſe ausdrücklich die Bemerkung enthalten: mit Anerkennung der Beſtimmungen des Güter-Reglements der Berlin-Anhaltiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft.

2. Die Beifügung einer beſonderen Deklaration für ſolche Gegenſtände, welche bei Einführung in die Städte Wittenberg und Berlin geſetzlich der Schlacht- und Mahlſteuer unterliegen.
3. Die Beifügung eines gehörig abgeſtempelten Begleitſcheines oder Frachtbriefes bei ſolchen Gegenſtänden, welche nach §. 93 der Zollordnung vom 23. Januar 1838 der Transport-Kontrole im Innern unterliegen.
4. Eine ſolide Verpackung und Emballage aller Kolli.

Ausgeſchloſſen von der Beförderung auf der Eiſenbahn ſind:

1. alle poſtzwangspflichtige Gegenſtände, mithin einzelne Kolli unter 40 Pfund, baare Gelder, ungemünztes Gold und Silber, Dokumente und Prätioſen.
2. Alle leicht feuerfangende oder durch Reibung entzündbare Gegenſtände.

Wer dennoch unter falſcher Deklaration ſolche Gegenſtände zur Beförderung bringen ſollte, wird im Falle eines dadurch veranlaßten Brandes für jeden desfallſigen Schaden in Anſpruch genommen.

Bäume, Sträucher und andere Gegenſtände, welche die Königl. Fahrpoſten nicht annehmen, oder ſolche von mehr als 12 Fuß Länge, werden

in der Regel auf der Eiſenbahn nicht befördert, ſondern es bedarf dieſerhalb beſonderer Uebereinkunft.

Schwefelſäure, Scheidewaſſer und andere derartige Gegenſtände können auf der Eiſenbahn nur dann befördert werden, wenn das zu verſendende Quantum eine ganze Wagenladung von mindeſtens 40 Ztr. beträgt. Die Geſellſchaft übernimmt jedoch für ſolche Sendungen keine Verbindlichkeit irgend einer Art.

Gegenſtände, welche ſchneller Verderbniß unterliegen, können nur frankirt zur Beförderung angenommen werden.

Die Geſellſchaft übernimmt keine Garantie für den Inhalt der Kolli, ſondern haftet nur für deren Ablieferung in äußerlich unbeſchädigtem und trockenem Zuſtande.

Gewichtsdefekte werden nur in ſo weit vergütet, als ſich beim Nachwiegen auf dem Ankunfts-Bahnhofe eine Differenz von mehr als 1 Prozent bei trockenen und mehr als 2 Prozent bei naſſen Waaren herausſtellen ſollte.

Im Falle von Brandbeſchädigungen wird nur der durch Fakturen und andere glaubwürdige Dokumente, welche die Geſellſchaft verlangen möchte, zu erweiſende wirkliche Werth der verunglückten Waaren, und zwar nur bis auf die Höhe von durchſchnittlich 50 Thlr. pro Ztr. vergütet, wenn der Werth dieſen Satz auch überſteigen ſollte.

Wer ſeine Güter höher als 50 Thlr. pr. Ztr. verſichern will, hat dies durch eine mit rother Tinte in Buchſtaben ausgedrückte Werth-Angabe im Frachtbriefe und auf der Adreſſe deſſelben zu bezeichnen. — Die Prämie für ſolche höhere Verſicherungen iſt 1 Sgr. pro 1000 Thlr. zwiſchen Berlin und Köthen und 7½ Pf. zwiſchen Köthen, Leipzig und Magdeburg. Jede Geſellſchaft zieht ihre Prämie am Abſendungs- und reſp. Beſtimmungs-Orte ein. Bei Ermittelung derſelben wird 1 Thlr. bis 999 Thlr. für 1000 Thlr. voll gerechnet.

Bei Berechnung der Frachtgelder werden Frachtpoſten, die weniger als 1 Ztr. wiegen, für einen vollen Ztr. gerechnet, Gewichtstheile unter 14 Pfund gar nicht, von 14 Pfund aufwärts aber für ¼ Ztr., nämlich:

1 Ztr.	14	Pfund	exkl.			=	1 Ztr.
1 „	14	„	inkl. bis	41½	Pfund exkl.	=	1¼ Ztr.
1 „	41½	„	„	68	„ „	=	1½ „
1 „	69	„	„	96½	„ „	=	1¾ „

Bei Berechnung und Erhebung der Frachtbeträge wird der über 6 Pf. ausfallende Betrag für 1 Sgr. voll, dagegen der unter 6 Pf. gar nicht gerechnet.

Möbeln und andere Gegenſtände, welche bei geringem Gewichte bedeutenden Raum einnehmen, können nur zu dem doppelten Satze der Güter reſp. Eilfracht befördert werden.

Auf Verlangen werden jedoch für ſolche Artikel auch ganze, von den Abſendern reglementsmäßig zu beladende Wagen geſtellt, gegen Vergütung von 1 Thr. pro Meile und 1½ Thlr. für Auf- und Abladen, womit auch die An- oder Abfuhr zum oder nach dem Berliner Bahnhofe ſchon mit vergütet iſt.

Von Köthen ab, auf der Magdeburg-Leipziger Bahn, werden für ſolche Wagenladungen $1\frac{1}{2}$ Thlr. pro Meile erhoben.

Der Transport von Produkten kann auf Verlangen des Abſenders in ganzen Wagenladungen erfolgen, gegen Vergütung von 1 Thlr. pro Meile und $1\frac{1}{2}$ Thlr. für Auf- und Abladen. Der Wagen darf aber mit nicht mehr als 72 Ztr. belaſtet werden.

Auf die Magdeburg-Leipziger Bahn gehen ſolche Wagenladungen nur dann zu gleichem Frachtſatze über, wenn die Ladung von Berlin, Jüterbogk, Wittenberg oder Deſſau bis Magdeburg, Halle oder Leipzig geht und aus reinen Produkten beſteht.

Zum Transporte von Gegenſtänden, welche als Eilgut mit den Perſonenzügen befördert werden ſollen, übernimmt die Geſellſchaft keine unbeſchränkte Verbindlichkeit, ſondern bei ſtarkem Andrange nur ſo weit, als die disponiblen Betriebsmittel es irgend geſtatten.

Wenn Güter mit den Perſonenzügen befördert werden ſollen, ſo muß dies auf der Adreſſe des Frachtbriefes durch den Vermerk

„Eilgut"

mit rother Tinte in die Augen fallend bezeichnet werden.

Wer Güter länger als 24 Stunden auf den Bahnhöfen liegen läßt, bezahlt 6 Pf. Lagerzins pro Ztr. und Tag und verliert außerdem alle Anſprüche an die Geſellſchaft für etwaige Beſchädigung oder Diebſtahl.

k. Verzinſung, Dividende.

Die ſtatutenmäßige Verzinſung ſowohl der Stamm- als auch der Prioritäts-Aktien iſt 4 Prozent. —

An die 15000 Stück Stamm-Aktien à 200 Thlr. wurden jedoch von dem im Jahre 1842 verbliebenen Reinerträgniſſe

	169943 Thlr.	8 Sgr.	11 Pf.
vertheilt .	135000 „	— „	— „

was auf jede Aktie 9 Thlr. oder $4\frac{1}{2}$ Prozent beträgt.

Im Jahre 1843 ergab ſich ein Reinerträgniß von

	304885 Thlr.	7 Sgr.	6 Pf.
es kamen hiervon zur Vertheilung an die Stamm-Aktien	180000 „	— „	— „

mithin auf die Aktie 12 Thlr. oder 6 Prozent.

l. Perſonen-Frequenz.

Es wurden auf der Bahn befördert:

vom 10. bis Ende September 1841:		25678	Perſonen,
im Monat Oktober	„	29796	„
„ November	„	19904	„
„ Dezember	„	18835	„
Zuſammen	.	94213	Perſonen.

Den Verkehr in den Jahren 1842 und 1843 enthält nachſtehende Zuſammenſtellung:

	1842. Perſonen.	1843. Perſonen.	1844. Perſonen.
Januar	14430	18083	18016
Februar	14101	17148	16960
März	21493	21671	21686
April	29159	28758	
Mai	33665	29633	
Juni	29508	36083	
Juli	36147	36804	
Auguſt	35037	36536	
September	33180	37430	
Oktober	31366	32349	
November	19648	25392	
Dezember	20925	22087	
Zuſammen	318659	341974	

Einſchließlich der Einnahmen für das Paſſagiergepäck wurden hierfür eingenommen:

1842.	1843.
378452 Thlr. 28 Sgr. 7 Pf.	422973 Thlr. 8 Sgr. 1 Pf.

Der Geſammt-Verkehr auf den einzelnen Stationen war folgender:

Stationen.	1842.			1843.			Gegen 1842.
	abgegangen.	angekommen.	Summa Perſon.	abgegangen.	angekommen.	Summa Perſon.	
Berlin	95675	96359	192034	103421	107986	211407	+ 19373
Großbeeren	1851	2428	4279	2897	2684	5581	+ 1302
Ludwigsfelde	2072	1680	3752	2787	2304	5091	+ 1339
Trebbin	7214	7346	14560	8424	8368	16792	+ 2232
Luckenwalde	12319	12046	24365	12774	12778	25552	+ 1187
Jüterbogk	18404	16921	35325	18652	19565	38217	+ 2892
Zahna	5300	5287	10587	5770	5711	11481	+ 894
Wittenberg	26975	26838	53813	27517	27440	54957	+ 1144
Koswig	10595	10754	21349	10129	9920	20049	— 1300
Klieken	222	62	284	—	—	—	— 284
Roßlau	12250	13356	25606	13040	15029	28069	+ 2463
Deſſau	32643	31281	63924	32501	30281	62782	— 1142
Köthen	46637	45020	91657	48096	44386	92482	+ 825

Es hat ſich hiernach der Verkehr nur auf den Stationen Koswig und Deſſau vermindert, auf allen übrigen Stationen, mit Ausnahme von Klieken, welche ganz ausgefallen iſt, hingegen vermehrt.

Die verſchiedenen Wagenklaſſen benutzten:

	1842. Perſonen.				1843. Perſonen.		
I. Wagenklaſſe	9071	oder	2,8	Prozent,	10828	oder	3,2 Prozent,
II. „	94059	„	29,6	„	109820	„	32,1 „
III. „	215529	„	67,6	„	221326	„	64,7 „

Im Jahre 1843 ſind alſo hiernach die Wagen I. und II. Klaſſe mehr in Anſpruch genommen worden als im Jahre vorher.

Auf die Weite einer Meile ſind im Jahre 1842 3,497143 Perſonen befördert; 114952 Perſonen haben die ganze Bahn befahren, und 203707 Perſonen nur theilweiſe, was durchſchnittlich 174857 Reiſende auf der ganzen Bahnlänge giebt.

Jede Perſon iſt durchſchnittlich 10,97 Meilen gefahren.

Die Einnahme für jede Perſon betrug durchſchnittlich 35,63 Sgr. und pro Perſon und Meile 3,24 Sgr.

Bei der Annahme von 1½ Ztr. Gewicht für jede Perſon nebſt Gepäck ſind mit den Perſonenzügen 5,245714 Ztr. eine Meile weit befördert und pro Ztr. ſind 2,16 Sgr. eingenommen.

Im Jahre 1843 wurde die ganze Bahn von 130252 Perſonen befahren; 211722 Perſonen haben durchſchnittlich nur 5,88 Meilen zurückgelegt.

Im Durchſchnitt iſt jeder Paſſagier 11,26 Meilen gefahren, und auf die ganze Bahnlänge ergiebt ſich eine Durchſchnittszahl von 192543 Paſſagieren.

Die Einnahme für jeden Paſſagier betrug durchſchnittlich 37,10 Sgr., und pro Perſon und Meile 3,29 Sgr., indem, auf die Weite einer Meile berechnet, 3,850864 Perſonen gefahren wurden.

Bei der gewöhnlichen Annahme von 1½ Ztr. Gewicht für jeden Paſſagier nebſt Gepäck ſind mit den Perſonenzügen 5,776296 Ztr. eine Meile weit befördert und pro Ztr. ſind 2,19 Sgr. pro Meile eingenommen worden. Für die 130252 Paſſagiere, welche die ganze Bahn befahren haben, betrug die Einnahme 291804 Thlr., und darunter für die 111407 Paſſagiere zwiſchen Berlin, Magdeburg, Halle und Leipzig 251269 Thlr., und zwar für den Verkehr

mit Magdeburg	70613	Thlr.
„ Halle	50697	„
„ Leipzig	129959	„

Für den Zwiſchenverkehr (211722 Perſonen) wurden 131169 Thlr. eingenommen.

Auf den Zwiſchenverkehr kommen ſonach etwa ⅝ der Anzahl ſämmtlicher beförderter Paſſagiere und über 30 Prozent der Geſammt-Einnahme.

Den Zuwachs an Paſſagieren und Einnahme vom Jahre 1843 gegen das Jahr 1842 zeigt folgende Gegeneinanderſtellung:

	1842.		1843.	
Perſonen-Frequenz	318659	Perſonen.	341974	Perſonen,
Einnahme dafür	378453	Thlr.	422973	Thlr.
Die ganze Bahn befuhren . . .	114952	Perſonen.	130252	Perſonen.
Verſchiedene Bahnſtrecken befuhren	203707	„	211722	„
Durchſchnittszahl der Reiſenden auf der ganzen Bahnſtrecke .	174857	„	192543	„
Paſſagierzahl auf die Weite einer Meile gerechnet	3,497143	„	3,850864	„

Durchſchnittliche Fahrweite jedes Paſſagiers	10,97 Meilen.	11,26 Meilen.
Einnahme für jede Perſon . .	35,63 Sgr.	37,10 Sgr.
„ „ „ pro Meile	3,24 „	3,29 „

Seit Eröffnung der ganzen Bahn (10. September 1841) bis 31. Dezember 1843 ſind auf derſelben überhaupt 754846 Perſonen befördert worden.

m. Güter-Frequenz.

An Eil- und Frachtgut wurden transportirt:

Vom 10. bis Ende September 1841 .	231 Ztr.
im Monat Oktober „ .	9543 „
„ November „ .	12094 „
„ Dezember „ .	26769 „
=	48637 Ztr.

In den Jahren 1842 und 1843 wurden befördert:

	1842. Zentner.	1843. Zentner.	1844. Zentner.
Januar	19012	75421	48871
Februar	22940	40071	49050
März	23918	52200	62932
April	37746	72507	
Mai	22146	81955	
Juni	22716	78022	
Juli	30868	110389	
Auguſt	36866	85224	
September	65252	78645	
Oktober	60577	78456	
November	39219	70359	
Dezember	47749	69387	
Zuſammen	429009	887240	

Die Einnahme hierfür betrug:

1842.	1843.
126967 Thlr. 23 Sgr. 7 Pf.	235907 Thlr. 6 Sgr. 2 Pf.

Von der vorſtehend angeführten Frachtſumme waren

	1842.	1843.
Ordinaire Fracht .	403717 Ztr.	861703 Ztr.
Eilgut	25292 „	30933 „

Man erſieht aus dem Vorhergehenden, daß der Güter-Verkehr im Jahre 1843 ſehr bedeutend zugenommen hat, und daß das beförderte Frachtquantum noch einmal ſo ſtark als im Jahre 1842 geweſen iſt.

Die Zunahme, ſo wie der Geſammtverkehr auf den einzelnen Stationen an abgefertigten und erhaltenen Frachtgütern iſt aus nachſtehender Zuſammenſtellung erſichtlich.

Stationen.	1842.			1843.			mehr gegen 1842.
	abgefertigt	erhalten	Summa.	abgefertigt	erhalten	Summa.	
	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.
Berlin	175617¾	177964¾	353582½	580882	203193	784075½	430493
Großbeeren . . .	480	1090¼	1570¼	1533	3334	4867	3297
Ludwigsfelde . . .	633¾	383¾	1017½	3795	3960½	7755	6737½
Trebbin.	3070	6463	9533	7418	6242	13660	4127
Luckenwalde . . .	11847½	22233	34080½	30893½	31373½	62267	28186½
Jüterbogk	15075¼	11153¾	26229	19888	39212	59100	32871
Zahna	3047¼	2077½	5124¾	2601½	8694½	11296	6171
Wittenberg	24027	24143½	48170½	30719½	99651	130370½	82200
Koswig.	2716¾	3500½	6217¼	5540½	12585½	18126	11909
Roßlau.	8452	8173¾	16625¾	10581	17012½	27593½	10967
Deſſau	12781	18868¼	31649¼	26236	34911½	61147½	29498
Köthen	46957	25524	72481	22673½	54369	77042½	4561½
Der Verkehr nach den Stationen jenſeits Köthen hat betragen (exkl. Poſtgut).							
Magdeburg . . .	45271½	23602½	68874	46882½	27366	74248	5374
Halle	20676¼	17511¾	38188	19389	75097	94486	56298
Leipzig	51656¼	79619	131275¼	80703½	274622	355325½	224050¼

Auf die Weite einer Meile wurden im Jahre 1842 befördert:

6,715550 Ztr.;

269501½ Ztr. ſind über die ganze Bahnlänge transportirt und 159507½ Ztr. (Zwiſchen-Verkehr) nur auf einzelnen Bahnſtrecken, was durchſchnittlich 335776 Ztr. über die ganze Bahnlänge ergiebt.

Jeder Zentner iſt durchſchnittlich 15,65 Meilen gefahren worden.

Die Brutto-Einnahme pro Zentner betrug durchſchnittlich 8,88 Sgr. und pro Zentner und Meile 6,80 Pf.

Im Jahre 1843 ſind auf die Weite einer Meile transportirt

13,984295 Ztr.;

525893 Ztr. wurden hiervon über die ganze Bahnlänge, und 366743 Ztr. nur ſtreckenweiſe (durchſchnittlich 9,45 Meilen) befördert, was im Durchſchnitt 699214 Ztr. über die ganze Bahnlänge ausmacht.

Jeder Zentner iſt durchſchnittlich 15,67 Meilen weit transportirt worden und hat 7,93 Sgr., oder 6,07 Pf. pro Meile eingebracht.

Die Total-Einnahme im Güter-Verkehr theilte ſich in:

15029 Thlr. für Eilfracht,
138196 „ ordinaire Fracht,
62352 „ Getreide,
17972 „ Vieh,
2359 „ Poſtgüter.

Von dieſen Einnahmen kamen auf den Verkehr

mit Magdeburg . 22861 Thlr.
„ Halle . . . . 26852 „
„ Leipzig . . . 115076 „
auf die Stationen der Bahn 71118 „

Die Gegeneinanderſtellung der Reſultate des Güter-Verkehrs von 1842 und 1843 iſt folgende:

	1842.	1843.
Frachtquantum	429009 Ztr.	892636 Ztr.
Einnahme dafür	126968 „	235907 „
Ueber die ganze Bahn transportirt .	269501 „	525893 „
Streckenweiſe	159507 „	366743 „
Durchſchnittszahl auf die ganze Bahnlänge	335776 „	699214 „
Zentnerzahl auf die Weite einer Meile berechnet	6,715550 „	13,984295 „
Durchſchnittliche Transportweite jedes Zentners	15,65 Meilen.	15,67 Meilen.
Durchſchnitts-Einnahme für jeden Zentner	8,88 Sgr.	7,93 Sgr.
„ „ pro Ztr. u. Meile	6,80 Pf.	6,07 Pf.

5) Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn. *)

a. Geſchichte der Bahn.

Im Jahre 1835 trat zu Magdeburg eine Geſellſchaft zuſammen, um auf der alten bewährten Handelsſtraße von Magdeburg nach Leipzig eine Eiſenbahn zu erbauen, und erließ den 6. Juli 1836 unter dem Namen des „Magdeburgiſchen Eiſenbahn-Komité's für den Bau einer Eiſenbahn zwiſchen Magdeburg, Köthen, Halle und Leipzig" unter beſtimmten Bedingungen und in eigenthümlicher Form eine Einladung, am 11., 12. und 13. Auguſt für 2,300000 Thlr. zu zeichnen.

Schon am 20. Oktober 1836, nachdem dieſe Summe vollſtändig gezeichnet und 10 Prozent derſelben eingezahlt waren, wurde die erſte, am 2. April 1837 die zweite General-Verſammlung gehalten, auf denen die Aktien-Geſellſchaft ſich vollſtändig konſtituirte und ihre Beamten und Vertreter erhielt, welche mit der Ausführung der Unternehmung beauftragt wurden. —

Von Tag zu Tag erwartete das Publikum mit Spannung den Beginn des Baues, allein ein Tag nach dem andern verging, ohne daß man irgend einen Schritt in dieſer Richtung wahrnahm, oder von den Beamten eine Erklärung dieſer Zögerung erhielt. — Die Aktionäre wurden mißmüthig; man berechnete, daß am Ende des Jahres ſchon 30,000 Thlr. an Gehalte u. ſ. w. zu bezahlen ſeien, während noch nicht das Mindeſte vom Bau der Bahn ſichtbar geworden; man hielt die bedeutenden Koſten der Reiſen durch England, Belgien und Frankreich, welche der Direktor, das techniſche Mitglied des Direktoriums und der Ober-Ingenieur unternommen hatten, um mit Allem, was bisher in Bezug auf Eiſenbahnbauten geleiſtet worden, durch eigene Anſchauung vollkommen bekannt zu werden, für verloren; das Eiſen, das längere Zeit im Preiſe äußerſt niedrig geſtanden, fing an ſich zu heben,

*) Bei der Beſchreibung iſt benutzt: Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn. Leipzig, 1840.

ohne daß man Einkäufe darin gemacht hatte, obwohl die Fonds dazu in den geleiſteten Einzahlungen vorhanden waren; die Angſt ſtieg, als eine alle Erwartung überſteigende Vermehrung des Anlage-Kapitals der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn die Meinung entſtehen ließ, daß es ſich mit jedem Plane dieſer Art wie mit dem Voranſchlage dieſer Unternehmung verhalten werde; und Mißgunſt und Beſorgniß verbreiteten ſchnell das Gerücht, der Voranſchlag müſſe um mehrere hundert tauſend Thaler vermehrt werden.

So war die Stimmung des Publikums, als plötzlich auf den Antrag des Ausſchuſſes eine dritte General-Verſammlung auf den 29. September zuſammenberufen wurde, in welcher, nach der Bekanntmachung des Direktoriums, über eine Veränderung der Bau-Anſchläge, welche ſich bei der Reviſion derſelben als nöthig erwieſen, Beſchluß gefaßt und darüber, ob man den Bau unter den Bedingungen, welche der Staat aufſtelle, ſofort beginnen wolle, entſchieden werden ſollte. — Dieſe Bekanntmachung, welche auf eine nothwendige Erhöhung des Anlage-Kapitals zu deuten ſchien, war nicht geeignet, die Beſorgniß zu verſcheuchen, und Mancher betrat mit ſchlimmen Erwartungen die General-Verſammlung. Dieſe wurden jedoch nicht verwirklicht, vielmehr kamen Umſtände zur Kenntniß, die Keiner vermuthet hatte. —

An der Stelle des abweſenden Direktors, des Ober-Bürgermeiſter Franke, eröffnete der Vorſitzende des Ausſchuſſes, Präſident von Bismark, der Verſammlung, daß eine Erhöhung des veranſchlagten Anlage-Kapitals allerdings zu der Zeit, als die General-Verſammlung berufen worden, erforderlich erſchienen ſei, weil das Eiſen theurer geworden, weil der Preis der Dampfwagen den Voranſchlag überſteige und überdies ſtatt der früher beabſichtigten 8 Lokomotive 12 nöthig ſeien; dieſe Koſten-Vermehrung ſei aber vollſtändig kompenſirt und gedeckt, weil die Reviſion der übrigen Voranſchläge faſt überall Erſparniſſe nachgewieſen, die zuſammen wenigſtens eben ſo viel betragen würden.

Es ſtellte ſich demnach der Koſtenanſchlag heraus, wie folgt:

		Thlr.	Sgr.	Pf.
1.	Erdarbeiten	322883 Thlr.	— Sgr.	— Pf.
2.	Grundſtückankauf-Koſten	166340 „	— „	— „
3.	Brücken und Uebergänge	167571 „	10 „	— „
4.	Wegedurchgänge	68087 „	4 „	8 „
5.	Planums-Befeſtigung und Eiſengeſtänge	788810 „	26 „	7 „
6.	Merkzeichen	2114 „	— „	— „
7.	Maſchinen und Wagen	225700 „	— „	— „
8.	Gebäude und andere Häuſerbauten	256375 „	20 „	1 „
9.	Koſten der Direktion und Vorarbeiten	70000 „	— „	— „
10.	Einſchuß-Verzinſungen	159250 „	12 „	— „
11.	Unvorhergeſehene Ausgaben . . .	72867 „	16 „	7 „
	Summa .	2,300000 Thlr.	— Sgr.	— Pf.

Der zweite Punkt, über welchen die General-Verſammlung entſcheiden ſollte, ob man der Forderung des Staats, daß die Eiſenbahn-Aktien-Geſell-

ſchaften ſich im Voraus jeder Anordnung, die er bereits getroffen habe, oder in Zukunft noch treffen werde, unbedingt und ausdrücklich unterwerfen ſollen, ſich fügend den Bau beginnen oder ſo lange warten wolle, bis der Staat dieſe Anforderungen vollſtändig und beſtimmt ausgeſprochen habe, ward eben ſo ſchnell erledigt, und allgemeiner Zuruf erklärte das ſofortige Beginnen des Baues als den Willen der Verſammlung. — Daran war indeß noch nicht zu denken, da weder ein Expropriationsgeſetz erſchienen war, noch die Grundſtücke von den meiſten Beſitzern durch gütlichen Vergleich zu erlangen waren, da man ferner erſt noch die Genehmigung des Traktes der Bahn von Seiten der Regierung zu erwarten und einen Anſchluß-Vertrag mit der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn-Geſellſchaft wegen des Sächſiſchen Theils der Bahn abzuſchließen hatte. —

Am 13. November 1837 erhielt endlich die Bahn die definitive Konzeſſion und das Expropriationsrecht von der Preußiſchen Regierung unter der Bedingung, daß die nach §. 16 der Statuten der Geſellſchaft zur Anſammlung eines Reſervefonds jährlich anzulegende Summe in keinem Falle mehr als 2 Prozent des Anlage-Kapitals betrage. —

Um dieſelbe Zeit genehmigte die Militairbehörde die Durchführung der Bahn durch die Feſtungswerke Magdeburgs; es wurde ein Vertrag mit dem General-Poſtmeiſter von Nagler geſchloſſen, und der Herzog von Köthen ſicherte der Geſellſchaft vorläufig die Erlaubniß zur Durchführung der Bahn durch das Köthenſche zu. —

Der Anſchlußvertrag mit der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn-Geſellſchaft wurde den 30. Dezember abgeſchloſſen. — Dieſe verpflichtete ſich dadurch, die Bahnſtrecke von Leipzig bis zur Preußiſchen Grenze bei Schkeuditz nach dem Plane und in der Art des übrigen Traktes auf eigene Rechnung zu bauen und ſie der Magdeburger Geſellſchaft auf die Dauer des Regierungs-Privilegiums pachtweiſe zum alleinigen Gebrauche zu überlaſſen, wofür jene verſprach, die Bahn in gutem Stande zu erhalten, ſie ſo nach Ablauf des Privilegiums zurückzugeben und bis dahin als Pacht die Hälfte der Brutto-Einnahme in 3monatlichen Raten zu entrichten. —

Am 24. Januar 1838 erfolgte die Bewilligung der gewählten Bahnlinie und des Bauplans von Seiten der Königl. Preußiſchen Regierung; die Arbeiten begannen ſodann auf mehreren Punkten; am 9. Mai wurde in Köthen das Expropriationsgeſetz erlaſſen; der am 23. Mai gehaltenen 4ten General-Verſammlung konnte unter Anderem die Mittheilung gemacht werden:

> daß eher eine Erſparniß gegen die Anſchlagſumme, als eine Ueberſchreitung derſelben, zu erwarten ſei. —

Dieſe Hoffnung wurde bedeutend erſchüttert: durch ſehr hohe Taxen des erforderlichen Terrains; durch die bedeutende Erweiterung des Köthenſchen Bahnhofes, in Folge des (übrigens ſehr erfreulichen) Anſchluſſes der Berlin-Anhaltiſchen Bahn; durch die bald ſich herausſtellende Nothwendigkeit der Vermehrung der veranſchlagten Transportmittel u. ſ. w.

Auch hinſichtlich des oben gedachten Vertrages mit der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn-Geſellſchaft trat durch Vereinbarung vom 15. Dezember 1838

die Aenderung ein, daß die Magdeburger Geſellſchaft den Bau der Verbindungsſtrecke von der ſächſiſchen Grenze bis Leipzig gegen eine Entſchädigung von 298193 Thlr. ſelbſt übernahm.

Dieſe Angelegenheiten waren Gegenſtände der Verhandlung der am 23. Mai 1839 zu Magdeburg abgehaltenen 5ten General-Verſammlung, und weil ſich die ſchon damals bemerklich gemachte nothwendige Vermehrung des Anlage-Kapitals in der Folgezeit immer dringender herausſtellte, ſo beſchloß die am 27. Februar 1840 Statt gehabte General-Verſammlung die Ausgabe von 7000 vierprozentigen Prioritäts-Aktien à 100 Thlr. Damit ſollte gedeckt werden:

1. für Grund-Entſchädigung ein Mehrbedarf von . .	112160	Thlr.
2. „ den Oberbau	105600	„
3. Gebäude ꝛc.	151500	„
4. Lokomotive ꝛc.	284700	„
5. „ die Verwaltung	25000	„
Mehrbedarf Summa .	678960	Thlr.
6. An Erdarbeiten ꝛc. eine Erſparniß von . . .	50000	„
Mehrbedarf Summa .	628960	Thlr.

Die Bahn wurde dem Verkehr eröffnet:
bis Schönebeck am 30. Juni 1839,
„ Köthen am 19. Juni 1840,
„ Halle am 22. Juli 1840,
„ Leipzig am 18. Auguſt 1840,
für Frachtzüge am 1. November 1840.

Am Schluſſe des Jahres 1840 wurde ein neues Direktorium (aus dem Vorſitzenden, deſſen Stellvertreter, einem juriſtiſchen und einem bauverſtändigen Mitgliede beſtehend) gebildet; der 7. General-Verſammlung lag am 24. Mai 1841 ein ausführlicher Geſchäftsbericht vor, aus welchem hier nur hervorgehoben wird, daß für noch einige Ergänzungsbauten etwa 20000 Thlr. erforderlich ſein würden. —

In einer ferneren, außergewöhnlichen General-Verſammlung der Aktionäre am 21. Juni 1841 kam der Vorſchlag in Frage, ob die Anlage einer Eiſenbahn von Magdeburg bis Groß-Oſchersleben zur Verbindung mit der, von dort ab auf Koſten der Herzogl. Braunſchweigiſchen Staats-Regierung zu erbauenden Bahn nach Braunſchweig und zugleich die Anlage einer Zweigbahn von Groß-Oſchersleben nach Halberſtadt auf Koſten der Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn-Geſellſchaft zu übernehmen ſei. — Der Vorſchlag wurde von der Verſammlung abgelehnt. — In Folge davon wurde ein neuer Antrag dahin geſtellt, der in einer ſpätern General-Verſammlung berathen werden ſollte, die Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn-Geſellſchaft ſei unter der Bedingung entſchloſſen, eine Eiſenbahn von Magdeburg bis Groß-Oſchersleben (nicht Halberſtadt) zu bauen, wenn die Regierung $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinſen und die Fortführung der Bahn von Braunſchweig über Minden nach dem Rheine garantire. —

Ein dritter bemerkenswerther Umſtand, der in dieſer Verſammlung vorkam, iſt die Erklärung die der Herzogl. Anhalt-Köthenſche Geheime Rath v. Behr im Namen ſeiner Regierung abgab, daß, im Fall eine, auch von Anhalt gern geſehene, Eiſenbahn von Magdeburg nach Groß-Oſchersleben nicht ins Leben trete, die Herzogl. Regierungen von Köthen und Bernburg gewilligt ſeien, eine Bahn von Groß-Oſchersleben über Bernburg nach Köthen zu führen. —

Schon am 15. Dezember 1841 fand eine abermalige General-Verſammlung Statt, in welcher die Vorſtände der Geſellſchaft die Mittheilung machten, daß, zur ſehr wünſchenswerthen Legung eines zweiten Bahngeleiſes, ſo wie Behufs einiger durch die Verkehrszunahme gebotener Erweiterung von Baulichkeiten und Vermehrung der Transportmittel, die Vergrößerung des Geſellſchafts-Kapitals um abermals 1,100000 Thlr. nothwendig werde. — Die Verſammlung wurde dadurch zu dem durch Königl. Kabinets-Ordre vom 15. Januar 1842 genehmigten Beſchluſſe veranlaßt, fernere 11000 Stück Prioritäts-Aktien von 100 Thlr. auszugeben.

Der in der regelmäßigen General-Verſammlung am 27. Mai 1842 erſtattete Bericht enthält intereſſante Nachrichten über den Betrieb im abgelaufenen Jahre, welche unten gehörigen Orts eingeſchaltet ſind.

Eben ſo der in der General-Verſammlung am 26. Mai 1843 vorgelegte Bericht.

Die Vollendung des zweiten Bahngeleiſes hoffte man ſchon im Laufe des Jahres 1842 zu Stande zu bringen; dieſe Hoffnung ſcheiterte aber daran, daß zuvörderſt die Ablieferung der Schienen in England verzögert und der Transport derſelben von Hamburg durch den außergewöhnlich niedrigen Waſſerſtand der Elbe dergeſtalt erſchwert wurde, daß im Laufe des Sommers 1842 nur eine ſehr geringe Quantität herankam und die Bahnſtrecke von Köthen nach Stumsdorf, welche zuerſt in Angriff genommen war, erſt im Monat Auguſt und diejenige von Magdeburg bis Schönebeck erſt gegen Ende September vollendet und dem Betriebe übergeben werden konnten. — Auf dem ſächſiſchen Theile der Bahn, wo die Leipzig-Dresdener Eiſenbahn-Kompagnie vertragsmäßig die Legung des zweiten Bahngeleiſes zu bewirken hatte, ſtellten ſich anfänglich gleiche Hinderniſſe entgegen, und nur der ungewöhnlich milden Witterung im Herbſte und Winter war es zu danken, daß die weitere Fertigſtellung der Strecken von Leipzig bis Stumsdorf und von Schönebeck bis zur Saale bis zum Jahresſchluß 1842 möglich wurde. Die letztere Strecke, von Schönebeck bis zur Saale, wurde am 3. Januar 1843 zuerſt befahren; an der Herſtellung des zweiten Geleiſes auf der letzten Strecke von der Saale bis Köthen wurde um dieſe Zeit noch gearbeitet; die Schienen dazu waren aber ſchon größtentheils eingetroffen, die Unterlagehölzer auf der Bahn vertheilt, und da auch die in dieſer Bahnſtrecke belegenen Fluthbrücken bereits mit den hölzernen Jochen verſehen waren, ſo konnte die Eröffnung des ganzen 2ten Bahngeleiſes am 15. Mai 1843 Statt finden.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe.

Die Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn berührt 3 deutſche Staaten: Preußen, Anhalt-Köthen und Königreich Sachſen; ſie zieht ſich durch die Flußgebiete der Elbe, Saale und Elſter hin. — Das Terrain iſt in ſo weit günſtig, als bedeutende Anhöhen nicht zu überwinden ſind; dagegen bieten mehrere Niederungen, z. B. im Saalthale und bei Leipzig, nicht unbedeutende Hinderniſſe dar, welche bereits den Umbau des Dammes im erſteren nöthig gemacht haben. —

Die Stationsgebäude von Magdeburg liegen zum Theil innerhalb der Stadt, neben dem Packhofe, zum Theil bei dem Orte Buckau 784 Ruthen von jenem entfernt. Bis Schönebeck bleibt die Bahn unmittelbar neben der Elbe, wendet ſich dann weſtlich, um bei dem Vorwerke Gritzena die Saale zu überſchreiten, und ſteigt von da bis Köthen ſehr allmälig an. —

Bevor ſie wieder nach Preußen übergeht, gelangt ſie in das zwiſchen dem Sprung- und Krug-Bache belegene Thal, wendet ſich ſtark ſüdweſtlich, um Halle zu berühren, und führt dann mit gleich ſtarker ſüdöſtlicher Wendung über Schkeuditz nach Leipzig, wo ſie neben dem Leipzig-Dresdener Bahnhofe endet.

Die horizontale Geſammtlänge der Bahn iſt 31419 Ruthen oder 15,75 Meilen; davon liegen auf Preußiſchem Gebiete 22285 „

„	Anhalt-Köthenſchem	6071 „
„	Sächſiſchem	3063 „

Bahnhöfe ſind zu

Magdeburg,			
Schönebeck	weiter	2	Meilen,
Gnadau	„	¾	„
Saale	„	1	„
Köthen	„	3	„
Stumsdorf	„	2⅛	„
Halle	„	2⅝	„
Schkeuditz	„	2½	„
Leipzig	„	1¾	„
Zuſammen	.	15¾	Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskoſten.

Ueber die Geſammtkoſten des ganzen Unternehmens wird erſt ſpäter, obgleich die Vollendung des zweiten Geleiſes bewirkt iſt, eine genaue Nachweiſung gegeben werden. —

Da hierzu, wie veranſchlagt, die ganze Summe, um welche das Kapital vermehrt wurde, erforderlich geweſen iſt, ſo koſtet die Bahn mit allem Zubehör 4,100000 Thlr., mithin p. Meile durchſchnittlich (ohne die für die Leipzig-Dresdener Geſellſchaft gebaute Strecke) 288730 Thlr. —

Dies Kapital iſt gedeckt durch

23000 Stamm-Aktien . à 100 Thlr. = 2,300000 Thlr.

18000 Prioritäts-Aktien à 100 „ = 1,800000 „

Nach einer im Jahresberichte 1840 enthaltenen Notiz waren damals ſchon an Baukoſten verwendet 3,020000 Thlr., ſo daß man die Summe von 3,100000 Thlr. oder p. Meile durchſchnittlich 218310 Thlr. als die Geſammtkoſten der Bahn mit einem Geleiſe betrachten kann. —

Rechnungs-Abſchluß
vom 13. Auguſt 1835 bis 31. Dezember 1840.

Einnahme.

Aktien-Kapital-Konto	2,300000 Thlr.	— Sgr.	— Pf.
Aktionärs für Zinſen und Dividende vom 1. April bis 31. Dezember 1840 von 2,300000 Thlr. à 3 Prozent	69000 „	— „	— „
Prioritäts-Aktien-Kapital-Konto .	476000 „	— „	— „
Prioritäts-Aktionärs, für Zinſen von 406300 Thlr., vom 1. Juli bis 31. Dezember 1840 à 2 Prozent	8126 „	— „	— „
Betriebs-Konto-Saldo des Jahres 1840	5342 „	19 „	6 „
Summa .	2,858468 Thlr.	19 Sgr.	6 Pf.

(Der Saldo des Jahres 1839 iſt mit 5556 Thlr. 1 Sgr. 8 Pf. auf allgemeine Unkoſten übertragen.)

Ausgabe.

Abtheilungszeichen	2964 Thlr.	28 Sgr.	9 Pf.
Allgemeine Unkoſten, namentlich, nachdem der Betriebs-Saldo des Jahres 1839 mit 5556 Thlr. 1 Sgr. 8 Pf. hierher übertragen iſt, Heizung, Erleuchtung, Reinigung, Porto, Inſertions-Koſten, Feuer-Verſicherungen, Aufenthalt eines Mechanikus in England, und Proviſion	17612 „	15 „	10 „
Bahnhof bei Buckau	49338 „	27 „	10 „
„ Schönebeck	15716 „	14 „	2 „
„ Köthen, inkluſive 53 Thlr. 6 Sgr., welche aus dem Jahre 1839 von den Gebäuden hier aufgenommen ſind	5296 „	4 „	3 „
Bahnhof bei Stumsdorf	618 „	7 „	8 „
„ Halle	6628 „	3 „	10 „
Latus .	98175 Thlr.	12 Sgr.	4 Pf.

Transport .	98175 Thlr.	12 Sgr.	4 Pf.
Bahnhof bei Schkeuditz	629 „	6 „	5 „
„ Leipzig	19983 „	3 „	8 „
Bahnwärterhäuſer	3926 „	3 „	— „
Bau-Utenſilien	419 „	9 „	— „
Bücher, Karten, Pläne	451 „	13 „	5 „
Kautionen	32340 „	— „	— „
Koaks-Oefen	13167 „	9 „	6 „
Koaks-Brennerei (Kohlen-Vorräthe) . .	39509 „	15 „	2 „
Drehſcheiben und Ausweichen	3600 „	8 „	11 „
Druckkoſten	2776 „	3 „	9 „
Effekten-Konto	75 „	20 „	— „
Entſchädigungen	2226 „	— „	2 „
Erd- und Mauer-Arbeiten auf der ganzen Bahnſtrecke mit Ausſchluß der Saalbrücke und nachdem 89225 Thlr., welche die Sächſiſche Bahnſtrecke betreffen, auf laufende Rechnungen übertragen ſind . .	631269 „	— „	— „
Expropriations-Koſten	3687 „	7 „	5 „
Filz (Unterlage zu den Chairs)	896 „	27 „	6 „
Gerichtskoſten	1517 „	21 „	1 „
Gebäude, nach Abzug von 53 Thlr. 6 Sgr., welche auf „Bahnhof bei Köthen“ übertragen ſind	59396 „	12 „	4 „
Grund-Abgaben	341 „	26 „	10 „
Grund-Entſchädigungen	276708 „	26 „	10 „
Grundſtücke	14043 „	17 „	8 „
Güterwagen	18137 „	21 „	2 „
Holzſchrauben	46980 „	19 „	6 „
Inventarium	1964 „	22 „	1 „
Inventarium des Bahnhofes	1041 „	1 „	7 „
Koſten des Bau-Büreau's	26595 „	17 „	2 „
„ Geſchäfts-Büreau's	943 „	23 „	8 „
Lagerholz	154106 „	5 „	1 „
Lokomotive und Tender	212663 „	3 „	10 „
Miethe	1968 „	17 „	6 „
Oberbau	132200 „	25 „	6 „
Perſennings	870 „	19 „	9 „
Perſonenwagen	54044 „	12 „	— „
Reiſekoſten	13666 „	18 „	4 „
Remunerationen und Gehalte	40515 „	10 „	— „
Reparaturen-Werkſtätte, Ausrüſtung . .	22748 „	9 „	5 „
„ „ Betrieb . . .	25571 „	6 „	— „
Latus .	1,959159 Thlr.	27 Sgr.	7 Pf.

Transport .	1,959159 Thlr.	27 Sgr.	7 Pf.
Saalbrücke	82008 „	— „	11 „
Schienen	598345 „	5 „	10 „
Schienenſtühle	7752 „	22 „	— „
Schneepflüge	585 „	29 „	11 „
Vorſchuß	40 „	— „	— „
Wagenräder und Achſen	49633 „	7 „	2 „
Zinſen, nach Abrechnung der 1 Thlr. 15 Sgr. Reſt aus der Rechnung pro 1839 . .	142146 „	12 „	10 „
Saldo der laufenden Rechnungen, nachdem die 89225 Thlr., welche die Sächſiſche Bahnſtrecke betreffen, von dem Konto „Erd- und Mauer-Arbeiten" hierher übertragen ſind	13229 „	29 „	9 „
Kaſſenbeſtand am 31. Dezember 1840 . .	5567 „	3 „	9 „
Summa .	2,858468 Thlr.	19 Sgr.	9 Pf.

Die Haupt-Rechnungs-Abſchlüſſe

der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eiſenbahn-Geſellſchaft für die Jahre 1841, 1842 und 1843 enthält nachſtehende Tabelle.

(Die Baurechnungen der Bahn und Gebäude ſind noch nicht definitiv abgeſchloſſen.)

	1841						1842						1843					
	Debitores			Creditores			Debitores			Creditores			Debitores			Creditores		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Aktien-Kapital-Konto				2,300000	—	—				2,300000	—	—				2,300000	—	—
Aktionärs für Dividende vom Jahre 1841, 1842 und 1843 und Reſte vom Jahre vorher				115774	—	—				161880	—	—				230588	—	—
Amortiſations-Konto für ausgelooſte und noch einzulöſende Prioritäts-Aktien				900	—	—				100	—	—				1100	—	—
Amortiſations-Fonds				10500	—	—				21400	—	—				31200	—	—
Prioritäts-Aktien-Kapital-Konto				689500	—	—				1,328600	—	—				1,768800	—	—
„ -Aktionäre für Zinſen				13940	—	—				26864	—	—				34154	—	—
Reſerve-Fonds				10310	13	4				55493	23	4				93624	29	5
Saldo der laufenden Rechnungen				18272	24	8				55466	10	4				5080	—	4
Die Bahn:																		
a. Vorarbeiten, allgemeine Unkoſten, Grund-Entſchädigungen, Zinſen während der Bauzeit ꝛc. . . . . 567136 Thlr. 14 ſg. 9 pf.																		
b. Erdarbeiten, Brükken, Durchläſſe, Wege-Uebergänge . . . 740631 „ 28 „ 11 „																		
c. Oberbau . . . 917292 „ 25 „ 10 „	2,225061	9	6				2,231700	6	7				3,025950	—	7			
							Hiervon Koſten des Doppelgeleiſes: 736687	3	11				Hiervon Koſten des Doppelgeleiſes: 800888	21	1			
Latus .	2,225061	9	6	3,159197	8	—	2,968387	10	6	3,949804	3	8	3,826838	21	8	4,464546	29	9

	1841						1842						1843					
	Debitores			Creditores			Debitores			Creditores			Debitores			Creditores		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Transport .	2,225061	9	6	3,159197	8	—	2,968387	10	6	3,949804	3	8	3,826838	21	8	4,464546	29	9
Gebäude und Bahnhöfe	244119	14	—				264634	4	6				284545	17	3			
Betriebsmittel: (1841) 16 (1842) 19 (1843) 20 Lokomotive, (1841) 11 (1842) 13 (1843) 15 Tender, (1841) 6 (1842) und (1843) 8 Perſonenwagen I. Klaſſe, (1841) 27 (1842) 31 (1843) 26 II. Klaſſe, 62 (1843) 67 III. Klaſſe, 6 Gepäck-Transportwagen, 100 vierrädrige Güterwagen, (1841) 2 (1842) 10 (1843) 20 achträdrige Güterwagen, 4 Viehtransportwagen, 4 Schneepflüge, 18 Kiestransportwagen, Antheil an den gemeinſchaftlichen Wagen mit der Berlin-Anhaltſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft u. verſchiedene andere Betriebs-Utenſilien	495196	29	3				562999	—	11				588004	12	8			
Koaks-Oefen	13576	25	2				13576	25	2				20209	10	4			
Koaks-Brennerei (Vorräthe)	43957	3	9				34450	9	3				68134	17	6			
Reparatur-Werkſtatt (Ausrüſtung) . . .	34724	9	3				34421	4	2				36235	16	2			
" " (Vorräthe)	39084	17	5				50090	11	—				52543	2	6			
Kautionen	5600	—	—				—	—	—				—	—	—			
Kapitalien (ausgeliehene)	8222	20	—				8000	—	—				193596	25	4			
Effekten-Konto, angekaufte Prioritäts-Aktien	5600	—	—				8900	—	—				184128	—	—			
Vorſchuß-Konto	247	—	—				112	15	8				10017	8	6			
Wechſel-Konto	6357	10	—				—	—	—				289	17	6			
Waaren-Konto (beſchädigte und übernommene Waaren)	336	6	6				526	1	1				—	—	—			
Kaſſen-Beſtand	37113	13	2				3706	11	5				892	21	5			
Summa .	3,159197	8	—	3,159197	8	—	3,949804	3	8	3,949804	3	8	4,464546	29	9	4,464546	29	9

Für den, bei Erwerbung des zur Anlage der Bahn erforderlich geweſenen Grund und Boden ſind 491 Thlr. als höchſter,
75 „ „ niedrigſter Preis für den Morgen à 180 □ Ruthen bezahlt, und 250 Thlr. pro Morgen iſt als der gezahlte Durchſchnittspreis anzunehmen.

Die Erdarbeiten koſteten bei der Ausführung der Bahn, je nach der Entfernung des Transports und nach der Bodenart von reſp. $7\frac{1}{2}$, $9\frac{1}{2}$, 12 und 15 Sgr. die Schachtruthe bis zu 73, 76, 79 und 82 Sgr.; wovon die erſtern Preiſe bei einer Transportweite von 5 Ruthen, die letztern bei 520 Ruthen Entfernung bezahlt wurden.

Zum zweiten Geleiſe ſind die Schienen aus den Werken der Herren Bailey, Brothers et Comp., und zwar 4000 Tons zu dem damals billigſten Preiſe von 8 Lſt. 9 Sh. und der Reſt von etwa 500 Tons zu 8 Lſt. 10 Sh. pro Ton frei Hamburg kontrahirt.

Zu der Lieferung der Hölzer war am 13. Januar c. ein Lizitations-Termin anberaumt. — Die mindeſtfordernden Holzhändler haben die Lieferung zu dem Preiſe von 1 Thlr. $9\frac{3}{4}$ Sgr. pro Stück übernommen. Das zu liefernde Quantum betrug 87040 Stück Eichenholz, $7\frac{1}{4}$ Fuß lang, 9 Zoll breit, 6 Zoll hoch; 43520 Stück $5\frac{1}{3}$ Fuß lang, $12\frac{1}{2}$ Zoll breit, 6 Zoll hoch.

d. Steigungs-Verhältniſſe.

Der höchſte Punkt der Bahn, nahe an der Sächſiſchen Grenze, liegt 380 Fuß über dem Meere, und 254 Fuß höher als der Anfang der Bahn bei Magdeburg. Der Bahnhof zu Magdeburg befindet ſich 126 Fuß über dem Meere und 16 Fuß über dem Nullpunkt des Magdeburger Pegels; dieſer iſt alſo 110 Fuß über dem mittlern Spiegel der Nordſee erhaben. Der Bahnhof zu Leipzig liegt 320,2 Fuß über dem Meere, demnach 194 Fuß höher als der zu Magdeburg.

Die Bahnlinie iſt zur Erſparung der Erdarbeiten in der Vertikal-Ebene 56 Mal gebrochen, was für ein ſo ebenes Terrain etwas viel iſt. Wir faſſen, um nicht alle einzelne Steigungen anzugeben, dieſe in Nachſtehendem zuſammen.

1.	Steigung	$\frac{1}{288}$	auf . . .	1430	Ruthen	= 0,71	Meilen,
2.	„	$\frac{1}{300}$ — $\frac{1}{400}$	auf .	10087	„	= 5,04	„
3.	„	$\frac{1}{400}$ — $\frac{1}{1000}$	auf	5914	„	= 1,95	„
4.	„	$\frac{1}{1000}$ — $\frac{1}{2000}$	auf	3900	„	= 1,95	„
5.	„	$\frac{1}{2000}$ — $\frac{1}{3314}$	„	5774	„	= 2,88	„
6.	Horizontal	. . . .	„	4314	„	= 2,15	„

e. Krümmungs-Verhältniſſe.

Die ganze Bahn enthält 24 Kurven, mit einer Geſammtlänge von 5944 Ruthen, welche folgenden Halbmeſſer haben:

250	Ruthen	bei Buckau,	600	Ruthen	bei Eismannsdorf,
600	„	vor Weſterhuſen,	600	„	„ Niemenberg,
600	„	hinter „	600	„	„ Zöberitz,

600	Ruthen	hinter Schönebeck,	350	Ruthen	bei Halle,
600	„	„ Gnadau,	600	„	„ Bürkendorf,
600	„	vor der Saale,	600	„	„ Benndorf,
300	„	hinter „	600	„	„ Beutitz,
600	„	bei Sachſendorf,	600	„	„ Schkeuditz,
600	„	vor Wulfen,	600	„	hinter „
600	„	„ Elsdorf,	600	„	an d. Sächſiſchen Grenze,
600	„	hinter Köthen,	400	„	bei Gohlis,
600	„	bei Gehrendorf,	250	„	vor Leipzig.

Die Drehkurven auf den Bahnhöfen, welche zum Drehen der Lokomotive mit Tender beſtimmt ſind, haben 175 Fuß Radius.

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Auf der ganzen Länge der Bahn ſind nach den Bau-Berichten des Direktoriums überhaupt 383600 Schachtruthen Erde zu bewegen und 8242 Schachtruthen Mauerwerk aufzuführen geweſen (die Schachtruthe = 144 Kubikfuß), welche Arbeiten ſich auf die verſchiedenen Bau-Sektionen auf folgende Weiſe vertheilten:

		Schachtrth. Erde,	Schachtrth. Mauerw.
1.	von Magdeburg bis Buckau . . .	32520	2131
2.	„ Buckau bis Schönebeck . . .	28487	613
3.	„ Schönebeck bis zur Saale . .	18564	69
4.	Saalbrücke	433	1554
5.	von der Saale bis Dornbock . . .	39390	548
6.	„ Dornbock bis Marxdorf . . .	39466	326
7.	„ Marxdorf bis Arensdorf . . .	29917	494
8.	„ Arensdorf „ Zeundorf . . .	5199	19
9.	„ Zeundorf „ Eismannsdorf . .	44703	336
10.	„ Eismannsdorf bis Halle . . .	29113	223
11.	„ Halle bis Gr. Kugel . . .	31264	826
12.	„ Gr. Kugel bis Schkeuditz . .	27450	270
13.	„ Schkeuditz bis Leipzig	57074	833
	Summa .	383600	8242

Unterſucht man zur leichtern Beurtheilung der Schwierigkeit des Baues in den einzelnen Sektionen die durchſchnittliche Maſſe zu bewegender Erde und aufzuführenden Mauerwerks, welche in jeder Sektion auf eine Ruthe Bahnlänge kommen, ſo ergiebt ſich für

		Schachtrth. Erde,	Schachtrth. Mauerwerk.
Sektion	I. . .	41,4	2,7
„	II. . .	8,7	0,2
„	III. . .	5,6	0,02
„	IV. . .	3,1	11,3
„	V. . .	15,3	0,2
„	VI. . .	21,9	0,18
„	VII. . .	12,3	0,2

		Schachtrth. Erde,	Schachtrth. Mauerwerk.
Sektion	VIII. . .	2,9	0,01
„	IX. . .	14,8	0,1
„	X. . .	7,9	0,06
„	XI. . .	9,2	0,2
„	XII. . .	11,8	0,1
„	XIII. . .	18,5	0,3

Es ſtellt ſich ſomit heraus, daß Sektion VIII. von Arensdorf bis Zeundorf ſowohl hinſichtlich der zu bewegenden Erdmaſſe, als hinſichtlich des aufzuführenden Mauerwerks die günſtigſten Verhältniſſe bietet, während Sektion I. von Magdeburg bis Buckau durch die große zu bewegende Erdmaſſe, und Sektion IV. die Saalbrücke, durch die Maſſe des aufzuführenden Mauerwerks die größten Schwierigkeiten beſitzen.

Die erſte Abtheilung der I. Sektion, vom Militair-Bäckerei-Gehöft in Magdeburg bis zum Rondel Cleve, enthält außer dem Adminiſtrations-Gebäude meiſtens ſolche Bauwerke, welche im Elbbette ſelbſt gegründet werden mußten und daher bedeutende Schwierigkeiten darboten. — Da es nämlich vom höchſten Intereſſe ſein mußte, die Bahn nicht vor der Stadt beginnen zu laſſen, ſondern ſie in das Innere derſelben zu leiten; da ferner zu dem Ende weder die Feſtungswerke durchbrochen werden konnten, noch auch die Thore der Stadt hinreichenden Raum zur Durchführung der Bahn darboten; ſo blieb kein anderer Ausweg übrig, als im Bette der Elbe ſelbſt einen Damm von den Feſtungswerken an bis an die Strombrücke zu führen und ſo dem Waſſer das nöthige Terrain zum Bahnbetriebe abzugewinnen. — Zu dieſem Zwecke wurden die Fürſtenwall-Terraſſen abgetragen, die ſtädtiſchen Waſſerleitungsröhren bei der Strombrücke und ein Abzugskanal verlegt; in der Elbe ſelbſt eine 1805½ Fuß lange, theils auf Felſen, theils auf Pfahlroſt, zum Theil mittelſt Senkkaſten gegründete Quaimauer bis zur Höhe des Planums (16 Fuß 2 Zoll über 0 des Elbwaſſers) aufgeführt und der Raum zwiſchen dieſer und dem Fürſtenwalle mit Schutt und Erde ausgefüllt. Außerdem mußte in dieſer I. Abtheilung eine kaſemattirte Batterie und eine Anſchlußmauer an die Schüttung des Erdkörpers der II. Abtheilung aufgeführt werden. — Dieſe II. Abtheilung vom Rondel Cleve bis nach Buckau enthält einen Waſſerdurchlaß von 128 Fuß Länge, einen Weg-Uebergang über die Schönebecker Landſtraße und zwei Durchläſſe im Friedrich-Wilhelms-Garten, eine maſſive Brücke über den Klinkebach von 12 Fuß normaler Weite, welche wegen ihrer ſchiefen Lage beſondere Sorgfalt erforderte, einen Weg-Uebergang vor dem Bahnhofe zu Buckau, und endlich die Gebäude dieſes Bahnhofes ſelbſt, welche, außer den nöthigen Güter- und Wagenſchuppen, in einem Maſchinen-Reinigungsgebäude, Reparatur-Werkſtätte, Schmiede, Koaksöfen 2c. beſtehen. — Die waſſerſeitigen Böſchungen an der Elbkonkave ſind mit Faſchinenwerk gedeckt. —

Die IV. Sektion wird durch das größte Bauwerk der ganzen Bahn — die Saalbrücke bei Gritzena — gebildet. Dieſelbe iſt 137,96 Ruthen lang, enthält 5 Waſſerpfeiler und 25 ebenfalls maſſive Landpfeiler und koſtet, nach

dem Rechnungs-Abſchluſſe des Direktoriums pro 1840, über 65877 Thlr. Der von Holz konſtruirte Oberbau beſteht aus zwei dicht neben einander liegenden, jedoch iſolirten Brücken, ſo daß die eine Hälfte abgetragen und erneuert werden kann, ohne daß die andere Hälfte dadurch geſtört wird.

Die XIII. Sektion enthält eine Brücke über die Rietſchke bei Eutritzſch von 30 Fuß Länge, 2 Brücken über die Parthe bei Leipzig, zuſammen 132 Fuß lang, Wege-Unterführungen in Lützſchena, Wahren und Gohlis, die Uebergänge der Delitzſcher und Landsberger Chauſſeen im Niveau der Bahn. — Die ganze Sektion von 3085,9 Ruthen Länge enthält 690 Ruthen Einſchnitt und 1430 Ruthen Damm, nämlich:

einen Durchſchnitt an der Preußiſch-Sächſiſchen Grenze,	220	Ruthen lang,	16	Fuß tief,
„ Damm in Hähnichen	190	„	30	„ hoch,
„ „ Lützſchena	220	„	27	„
„ Durchſchnitt daſelbſt	70	„	17	„ tief,
„ Damm in Wahren	270	„	25	„ hoch,
„ Durchſchnitt in Möckern . .	400	„	18½	„ tief,
„ Damm von Gohlis bis Leipzig	750	„	22	„ hoch,

wonach etwa 965 Ruthen dieſer Bahnſtrecke im Niveau des anliegenden Terrains liegen. — Im Ganzen enthält die Bahn 43 Brücken und 53 Durchläſſe und wird 5 Mal von Chauſſeen durchkreuzt.

Die Konſtruktion des Oberbaues anlangend, ſo ſind zum erſten Geleiſe Brückform-Schienen (bridgerail), von denen der laufende Fuß 14 Pfund wiegt (pro Yard alſo 42 Pfund), angewendet. Dieſe Schienen ſind auf kiefernen Langhölzern mittelſt gußeiſernen Verbindungsſtühlen und Holzſchrauben befeſtigt, — welche durch eichene Querhölzer — je 7½ Fuß von einander entfernt — in ihrer Parallelität erhalten werden. — Dieſer Oberbau hielt ſich zwar anfangs im Weſentlichen gut, auch ward über die Bewegung der Wagen darauf günſtig geurtheilt; der Umſtand jedoch, daß ſeit Legung des erſten Geleiſes die Eiſenſchienen bedeutend wohlfeiler, dagegen die Hölzer theurer geworden, ließ es ſchon räthlich erſcheinen, einen höhern Betrag auf die faſt unvergänglichen und ſtets werthvoll bleibenden Eiſenſchienen, dagegen einen geringeren auf die vergänglichen Hölzer zu verwenden. In weiterer Berückſichtigung des Umſtandes, daß ohne zu große Koſten-Erhöhung zu den fortlaufenden Langhölzern, da ſolche ganz gerade und nicht wohl unter 15 Fuß lang ſein durften, nur leicht vergängliches Kiefernholz genommen werden kann, daß ferner die Einbringung neuer Langhölzer immer mit verhältnißmäßig nicht geringen Schwierigkeiten verbunden iſt, und daß endlich die Langhölzer den Abfluß des Waſſers zwiſchen den Schienen etwas behindern, kam man zu dem Beſchluſſe:

„etwas höhere und ſchwerere Schienen mit einem Mittelſteg und breitem Fuß (Vignoles-Schienen 53 Pfund pro Yard) zu wählen und ſolche unmittelbar auf eichenen Querhölzern zu legen.“

Bei 9 Zoll breiten Querhölzern und einer 3füßigen Entfernung von Mitte zu Mitte derſelben erſchien ein Querſchnitt der Schienen von $3\frac{1}{4}$ Zoll Höhe mit $3\frac{7}{8}$ Zoll breitem Fuß und einem Gewicht von 18 Pfund pro lau-

fenden Fuß, nach den auf andern Eiſenbahnen gemachten Erfahrungen ausreichend.

Um nun aber die Schienenſtöße, welche vorzugsweiſe ſeiner ſorgſamen Berückſichtigung bedürfen, recht genau legen und gut ſichern zu können, wurden zwiſchen den anſtoßenden Querhölzern $12\frac{1}{2}$ Zoll breite, $5\frac{1}{3}$ Fuß lange Eichenhölzer der Länge nach unter die zuſammenſtoßenden Schienen angebracht und auf dieſe die mit Rändern verſehene, zu den Schienenfüßen paſſende Unterlageplatte von Schmiedeeiſen gelegt und letztere nebſt den Schienenfüßen durch beſondere Oberbleche und Schrauben befeſtigt.

Bei den Vorſchlägen hinſichtlich des zweiten Geleiſes kam auch die Entfernung oder der Raum zwiſchen dem neuen und dem ſchon liegenden Geleiſe zur beſonderen Erörterung. Bei dem urſprünglichen Bau war dieſe Zwiſchenweite zu 4 Fuß 6 Zoll und dazu die Krone mit derjenigen der anſchließenden Leipzig-Dresdener Eiſenbahn gleich breit angenommen. Inzwiſchen hatte die Erfahrung gelehrt, daß noch breitere Wagen als die bisher angewendeten, vortheilhafter wären, weil breitere Wagen von größerer Ladung verhältnißmäßig dem größten Hinderniſſe der Wagenzüge, nämlich dem Seitenwinde, eine geringere Fläche darbieten.

Breitere Wagen bedingen aber einen größeren Zwiſchenraum, daher denn eine Verbreiterung der Dammkrone um $1\frac{1}{2}$ Fuß mehr wünſchenswerth erſchien.

Dieſe Verbreiterung, zu circa 10000 Thlr. veranſchlagt, iſt nun bereits ausgeführt, und hat ſich dabei herausgeſtellt, daß dazu nur etwa $\frac{3}{4}$ der Anſchlagsſumme erforderlich waren. Die Geringfügigkeit dieſer Summe wird dadurch erklärlich, daß die Erde zur Verbreiterung der Dammkrone theils aus Kiesbettungsgräben des Oberbaues entnommen, theils auf dem liegenden Geleiſe wohlfeil herantransportirt werden konnte, und die ſchon konſolidirten Schüttungen eine kleine Verringerung der Böſchungen ſehr wohl zuließen. — Dadurch ergiebt ſich denn auch, daß die jetzt nachträglich aufgewendeten Koſten noch nicht die Hälfte derjenigen Mehrkoſten erreichen, welche erforderlich geweſen wären, um die Dammkrone gleich urſprünglich in der jetzt nachträglich hergeſtellten größeren Breite anzulegen.

Aus dem Berichte für das Jahr $18\frac{38}{39}$ ergeben ſich als Bedarf für das erſte Geleiſe:

Schienen . . .	106000	Ztr.,
Schienenſtühle .	54700	Stück,
Holzſchrauben . .	770000	„

an Unterhölzern waren kontrahirt:

kieferne Langhölzer	55000	„
eichene Querhölzer	54850	„

Daß die bei dem zweiten Geleiſe angewandte Konſtruktionsart ſich weit beſſer bewähren wird als die des erſten Geleiſes, geht ſchon aus dem Geſchäftsberichte der Direktion vom 12. April 1844 hervor. Denn während der Zuſtand des zweiten Geleiſes zu der Hoffnung berechtigt, die Unterhaltung deſſelben auf eine Reihe von Jahren mit verhältnißmäßig geringen Koſten beſtreiten zu können, findet in Beziehung auf das alte Geleiſe das Ge-

gentheil Statt. Schon im Jahre 1844 wird eine Strecke von vier Meilen umgebaut werden müſſen, wodurch eine Ausgabe entſteht, die zu 62758 Thlr. 23 Sgr. 4 Pf. veranſchlagt iſt.

Nach der hierbei anzuwendenden Konſtruktion ſollen die Schienen nur auf Querhölzer gelegt und an den Stößen auf ſchmiedeeiſernen Unterlageplatten mittelſt Schrauben befeſtigt werden. Durch angeſtellte Verſuche hat ſich nämlich herausgeſtellt, daß die Tragfähigkeit der Brückſchienen (bridgerail) für dieſe Konſtruktion vollkommen ausreicht und daß auf den ſo konſtruirten Stellen die Bahn geringeren Unterhaltungskoſten unterworfen und überhaupt weniger wandelbar iſt als auf Langhölzern.

g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen.

Die Transportmittel beſtanden im Mai 1844 aus:

20 ſehr ſchönen und kräftigen Lokomotiven, von denen 4 mit fixer Expanſion, die andern ohne Expanſion arbeiten;
15 Tendern;
8 Perſonenwagen I. Klaſſe,
26 „ II. „
62 „ III. „ 20 bedeckte und 42 offene;
6 Gepäck-Transportwagen,
100 vierrädrigen Güterwagen,
20 achträdrigen Güterwagen,
4 Viehtransportwagen,
4 Schneepflügen,
18 Kiestransportwagen.

Außerdem gemeinſchaftlich mit der Berlin-Anhaltiſchen Eiſenbahn 107 Stück Güter-, Gepäck- und Equipage-Transportwagen, welche binnen Kurzem noch um 8 Stück vermehrt werden, zu deren Anſchaffungskoſten die Geſellſchaft $\frac{3}{7}$ des ganzen Betrages beizutragen hat.

Die im Jahre 1843 angeſchaffte Lokomotive ward in der Werkſtätte der Geſellſchaft, unter der Leitung des Maſchinenmeiſters, nach der neueſten Maſchine von Sharp, Roberts et Comp. in Mancheſter erbaut; die übrigen ſind von Sharp, Roberts et Comp. ſelbſt.

Von den größeren Güterwagen ſind 12 Stück zum Equipagentransport eingerichtet, auch ſind einige Güterwagen mit Aufſätzen zur Fortſchaffung von Pferden und anderem Vieh verſehen. —

20 Stück bedeckte Wagen III. Klaſſe mit Pufferfedern ſind bei der Wagenbau-Anſtalt der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn-Geſellſchaft beſtellt; bei dieſer Beſtellung werden eine gleiche Anzahl der langſitzigen offenen Wagen III. Klaſſe in Gegenrechnung überlaſſen; ferner ſind der gedachten Anſtalt 6 Stück ſechsrädrige Wagen II. Klaſſe auf Bogenfedern mit 5 Koupé's in Arbeit gegeben.

Die zur Unterhaltung der Transportmittel beſtimmte Reparatur-Werkſtatt auf dem Bahnhofe bei Buckau iſt vollſtändig eingerichtet und in er-

wünſchter Thätigkeit; die für dieſelbe angeſchaffte Dampfmaſchine leiſtet dabei treffliche Dienſte.

Zur Bereitung der Coaks für den Betrieb ſind auf dem um 4 Morgen vergrößerten Bahnhofe bei Buckau nach und nach 18 Stück Coaks-Oefen in 3 Abtheilungen erbaut worden, in denen der Bedarf reichlich beſchafft werden kann. Dieſe ſelbſtbereiteten Coaks waren anfänglich unvollkommen, ſind aber in Folge fortgeſetzter Verſuche und Erfahrungen immer beſſer geworden und laſſen nur noch wenig zu wünſchen übrig. — Die dazu erforderlichen Steinkohlen werden aus England theils unmittelbar, theils durch Hamburger und Stettiner Handlungshäuſer bezogen.

Der Preis derſelben ſtellt ſich durchſchnittlich auf 11 Sgr. pro Berliner Scheffel, während die früher aus England bezogenen Coaks 14 Sgr. pro Scheffel koſteten.

Die auf anderen Bahnen verſuchte Feuerung mit Holz oder mit Coaks aus inländiſchen Steinkohlen iſt, nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen, für die Verhältniſſe dieſes Betriebes nicht paſſend gefunden. Die Zahl der feſt angeſtellten Beamten war im Mai 1841 236; außerdem werden gegen Wochenlohn in der Werkſtatt, in der Coaks-Brennerei, bei der Güterverladung, für die Unterhaltung der Wagen und auf den verſchiedenen Bahnhöfen fortwährend 230 bis 240 Arbeiter beſchäftigt.

Das unter dem 30. Juli 1839 erlaſſene Bahnpolizei-Reglement hat ſich im Weſentlichen als zweckmäßig bewährt; die Fahrzeiten ſind für die einzelnen Bahnſtrecken, ſowohl für die Hinfahrt nach Leipzig, als für die Rückfahrt, nach Maaßgabe der Steigungs-Verhältniſſe genau regulirt.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten.

Die Betriebseinnahmen betrugen im Jahre 1840:

1.	in der Zeit bis zum 17. Auguſt . .	46332 Thlr. 19 Sgr. — Pf.
2.	„ „ vom 18. Auguſt bis zum 31. Dezember	130064 „ 10 „ 11 „
	Zuſammen .	176396 Thlr. 29 Sgr. 11 Pf.
	woven als Dividende vertheilt wurden:	96000 „ — „ — „

Die einzelnen Einnahmen in den Jahren 1841, 1842 und 1843 waren:

Für	1841.			1842.			1843.		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
1) Perſonentransport	265769	4	1	306547	27	10	345087	13	1
2) Gepäcktransport	6392	10	3	7981	18	1	10399	12	1
3) Equipagentransport	8151	26	3	12219	23	10	12984	5	6
4) Eilgütertransport	8504	20	1	11147	1	1	14932	24	4
5) Vieh- und anderer Transport . . .	523	8	6	1418	11	8	6302	21	11
6) Gütertransport	123160	21	9	173901	9	2	269631	22	8
7) Baumaterialientransport	—	—	—	6000	—	—	—	—	—
8) Miethsgelder	315	10	10	297	5	—	173	—	—
9) Zufällige Einnahmen u. Gewinne von verſchiedenen Kontis	8854	10	2	4211	4	2	10028	27	5
Zuſammen .	421671	21	11	523724	10	10	669540	8	8

Dieſe Einnahmen (mit Ausnahme der unter 7, 8 und 9 angeführten) vertheilten ſich auf die verſchiedenen Monate:

	1841. Thlr.	ſg.	pf.	1842. Thlr.	ſg.	pf.	1843. Thlr.	ſg.	pf.
Januar	15668	4	6	25136	13	10	34244	16	6
Februar	14334	28	6	21367	22	—	30116	19	7
März	17284	2	3	34006	21	7	38032	14	2
April	39652	26	—	60451	26	9	59534	—	3
Mai	45147	—	9	42569	22	6	67572	1	11
Juni	34773	24	9	42788	2	2	62637	1	4
Juli	38008	19	9	53600	21	9	70190	6	8
Auguſt	45312	19	3	53514	2	2	69430	22	2
September	56377	12	7	62198	19	7	81031	3	—
Oktober	51459	23	8	56729	15	8	67683	5	10
November	32658	27	1	35324	5	1	53532	22	10
Dezember	38253	1	7	43897	10	10	50745	23	2
Zuſammen	428931	10	8	531585	3	11	684750	17	5
Hiervon ab reſtituirte Ab- u. Anfuhrgelder	16429	9	9	18369	2	3	25412	6	2
Bleiben	412502	—	11	513216	1	8	659338	11	3

Im Jahre 1844 wurden vereinnahmt:

im Januar . 37044 Thlr. 18 Sgr. 11 Pf.
„ Februar . 24575 „ — „ — „
„ März . 45371 „ 5 „ 3 „
„ April . 77547 „ 12 „ — „

Die Betriebsausgaben waren dagegen 1841, 1842 und 1843:

Gegenſtand.	1841. Thlr.	ſg.	pf.	1842. Thlr.	ſg.	pf.	1843. Thlr.	ſg.	pf.
A. Betriebskoſten.									
I. Allgemeine Verwaltungskoſten: Gehalte, Reiſekoſten, außerordentl. Hülfe bei Schreibereien, Schreib- u. Zeichnenmaterialien, andere Bureau-Bedürfniſſe, Heizung, Erleuchtung, Porto u. Inſertionskoſten, Druckkoſten u. lithographiſche Arbeiten, Gerichtskoſten, Bücher, Karten und Pläne, Reinigungskoſten und verſchiedene unvorhergeſehene Ausgaben	13702	8	7	13035	14	5	13268	14	7
II. Unterhaltung der Bahn und Gebäude:									
1) Gehalt der Ingenieure, der Bahnmeiſter und Bahnwärter	20815	22	3	20872	5	—	24603	11	4
2) Unterhaltung der Bahn	37319	20	10	19030	—	5	41231	9	2
3) Unterhaltung der Gebäude	5758	2	5	5298	29	3	6750	8	1
4) Unterhaltung der Bahnutenſilien und unvorhergeſehene Ausgaben	—	—	—	924	11	10	1103	20	3
	63893	15	6	46125	16	6	73688	18	10
Latus	77595	24	1	59161	—	11	86957	3	5

Gegenſtand.	1841. Thlr.	sg.	pf.	1842. Thlr.	sg.	pf.	1843. Thlr.	sg.	pf.
Transport .	77595	24	1	59161	—	11	86957	3	5
III. Koſten des Transportes.									
1) Gehalte an 1 Werkmeiſter; (1841) 8, (1842) und (1843) 10 Lokomotivführer; (1841) 8, (1842) 9, (1843) 10 Lehrlinge, (1841) u. (1842) 6, (1843) 7 Oberſchaffner; (1841) 20, (1842) 24, (1843) 28 Unterſchaffner; 4 Packmeiſter; Beitrag zu den Koſten der gemeinſchaftlichen Packmeiſter mit der Berlin-Anhaltiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft; (1841) 3, (1842) u. (1843) 2 Wagenmeiſter; (1841) 8, (1842) und (1843) 9 Thürſteher u. Perrondiener, Zulage an die Lokomotivführer, Meilengelder, Lehrgelder, Löhne an die Putzer der Lokomotive u. Wagen, an die Ausweichenſteller und an ſonſtige Tagelöhner	26212	28	1	29576	19	9	32473	—	2
2) Bahnhofs-Aufſichts-Perſonal: (1841) 6, (1842) u. (1843) 5 Bahnhofs-Aufſeher, Wächter und Unterhaltung der Bahnhofshunde . .	2472	12	6	2444	27	6	2718	10	—
3) Koſten des Güter- und Gepäcktransports: Gehalte an (1841) 2, (1842) und (1843) 4 Güter-Expedienten, Gehülfen, Wächter, Löhne an die Auf- u. Ablader, Decorte und unvorherzuſehende Ausgaben, ferner Gehalte an 4 Gepäck-Expedienten, Gehülfen u. Koſten des Auf- und Abladens der Eilgüter	4294	18	2	12291	29	10	16197	10	11
4) Koſten des Billetweſens: 1 Kontroleur, 9 Einnehmer . . .	2483	10	—	2920	25	—	2905	25	—
5) Transportkräfte:									
a. Coaks	} 82285	9	8	80977	27	6	73523	15	—
b. Holz zum Anfeuern, Oel, Talg, Werg, Wagenſchmiere und verſchiedene andere Materialien . . .				11124	23	9	15421	22	6
	82285	9	8	92102	20	3	88945	7	6
6) Unterhaltung der Transportmittel:									
a. der Lokomotive und Tender . .	15616	28	3	23443	14	7	26013	11	9
b. der Perſonenwagen	6495	28	5	6294	16	—	10674	15	7
c. der Güterwagen	4566	4	1	8228	11	1	9678	12	5
d. der gemeinſchaftlichen Wagen mit der Berlin-Anhaltiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft	—	—	—	2565	23	9	1617	15	7
	26679	—	9	132634	26	8	47983	25	4
7) Erleuchtung der Bahn u. Bahnhöfe	2018	12	4	1900	9	3	1923	6	—
Summa der Koſten des Transportes .	146446	1	6	181769	18	—	193146	24	11
Latus .	224041	25	7	240930	18	11	280103	28	4

Gegenſtand.	1841. Thlr.	ſg.	pf.	1842. Thlr.	ſg.	pf.	1843. Thlr.	ſg.	pf.
Transport	224041	25	7	240930	18	11	280103	28	4
IV. Bekleidung	1354	20	7	2322	11	7	3158	22	3
V. Entſchädigungen an d. Königl. Sächſiſche Poſtverwaltung, Bahnhofs-Zins in Leipzig und ſonſtige Entſchädigungen	3504	7	1	3749	13	1	3496	29	2
VI. Oeffentliche Abgaben	248	22	11	167	4	1	300	17	7
VII. Feuer-Verſicherungs-Prämien	1188	27	6	3416	19	4	2379	21	9
VIII. Inventarium, Anſchaffung und Unterhaltung	3062	7	11	1906	6	11	2362	2	5
IX. Gratifikationen	1692	—	—	102	—	—	1339	25	—
X. Unterſtützungen an die Wittwen der verunglückten Beamten	1361	15	—	300	—	—	300	—	—
XI. Insgemein	801	20	4	183	22	—	122	3	4
Summa ſämmtlicher Betriebskoſten	237255	26	11	253078	5	11	293563	29	10
B. Sonſtige Ausgaben.									
I. Verzinſung der Prioritäts-Aktien	27790	—	—	27218	—	—	65174	—	—
II. Amortiſation der Prioritäts-Aktien	10500	—	—	10900	—	—	9800	—	—
III. Antheil der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn-Kompagnie an dem Ertrage der Sächſiſchen Bahnſtrecke	20815	11	8	26677	7	5	34952	3	3
Summa aller Ausgaben	296361	8	7	317873	13	4	403490	3	1
Die Einnahmen betrugen	421671	21	11	523724	10	10	669540	8	8
Bleibt Reinertrag	125310	13	4	205850	27	6	266050	5	7
Hiervon ſind: an die Aktionäre vertheilt	115000	—	—	161000	—	—	230000	—	—
in den Reſervefonds übertragen	10310	13	4	44850	27	6	36050	5	7

Man erſieht aus dem Vorſtehenden, daß, obgleich die Betriebskoſten, als nothwendige Folge des größeren Verkehrs, ſich in den einzelnen Jahren vermehrt haben, die Betriebseinnahmen doch ſo bedeutend geweſen ſind, daß der Reinertrag von Jahr zu Jahr gewachſen iſt. Als ein günſtiges Reſultat iſt hervorzuheben, daß die geſammten Betriebs-Ausgaben 1843: 44,52 Prozent der Betriebseinnahmen betrugen, während ſolche ſich im Jahre 1842 auf 48,74 Prozent, 1841 aber auf 56,71 Prozent beliefen.

Die Verminderung der Betriebskoſten iſt aus Nachſtehendem noch deutlicher erſichtlich.

Es wurden Nutzmeilen zurückgelegt

1841: 41086,
1842: 52763,
1843: 65491;

auf jede dieſer gemachten Meilen kommen daher

	Betriebseinnahmen.			Betriebsausgaben.		
1841	10 Thlr.	7 Sgr.	10 Pf.	7 Thlr.	6 Sgr.	4 Pf.
1842	9 „	25 „	2 „	4 „	23 „	4 „
1843	10 „	6 „	8 „	4 „	14 „	6 „

Unter den Betriebs-Ausgaben bildeten 1841 die Koſten der Coaks eine Hauptpoſition; ſie betrugen 70260 Thlr. 23 Sgr. 3 Pf. Verbraucht wurden 216187 Berliner Scheffel, mithin 5,26 Scheffel zu 1 Thlr. 21 Sgr. 3 Pf. auf jede Nutzmeile. — Auch 1842 war wiederum für Coaks die bedeutendſte Ausgabe, doch hat hierbei gegen das Jahr 1841 verhältnißmäßig eine *Verminderung* der Koſten Statt gefunden, denn der Verbrauch war — im Ganzen 267450 Scheffel — pro Nutzmeile nur 5,07 Scheffel zu 1 Thlr. 16 Sgr.

Dieſer Unterſchied erklärt ſich dadurch, daß nach vielfachen Verſuchen mit verſchiedenen Gattungen Kohlen eine Sorte aufgefunden worden war, welche ſehr gute und weniger Abfall gebende Coaks lieferte, wodurch ſich der Preis für Lokomotive-Coaks niedriger ſtellte; und andererſeits waren an den neuern Maſchinen beſondere Vorrichtungen angebracht, welche die Verminderung des Feuerungs-Konſums zum Zweck hatten und denſelben auch erfüllten. Im Laufe des Jahres 1843 wurden auch die übrigen Lokomotive damit verſehen, und da im Ganzen für verfeuerte Coaks in dieſem Jahre 73532 Thlr. 15 Sgr. ausgegeben wurden, ſo koſtete jede durchfahrene Meile nur 1 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf.

Eine ſehr bedeutende Ausgabe haben im Jahre 1842 die Reparaturen der Lokomotive und Tender verurſacht, welche namentlich durch ein ſchnelleres Fahren der Züge zur Erhaltung der Regelmäßigkeit herbeigeführt wurden. Erfahrungsmäßig wirkt aber nichts nachtheiliger auf die Maſchinerie der Lokomotive, als zu ſchnelles Fahren; dieſelben wurden daher mehr angegriffen und haben ſtärkere Reparaturen bedurft, als es ſonſt wohl der Fall geweſen ſein würde. Außerdem mußten mehrere Lokomotive neue kupferne Feuerkaſten, neue Siederöhren und kupferne Niete (stalys) erhalten und ſämmtliche ältere Maſchinen mußten mit Handpumpen verſehen werden. — Auch die ſchlechte Beſchaffenheit des Waſſers auf mehreren Stationen trug durch ſtarke Abſezzung von Pfannenſtein weſentlich zur früheren Zerſtörung der Feuerkaſten und zum häufigen Erſatz von Siederöhren bei.

Die Reparaturkoſten pro durchlaufene Meile beliefen ſich daher 1842 auf 13 Sgr. 4 Pf., während ſie im Jahre 1841 nur 11 Sgr. 4 Pf. betrugen.

Durch das Herbeiſchaffen von beſſerem Waſſer und durch Beendigung des zweiten Geleiſes, wodurch die Fahrzeit für die Güterzüge etwas verlängert werden konnte, ward im Jahre 1843 eine Verminderung dieſer Unterhaltungskoſten gegen 1842 in der Art herbeigeführt, daß jede der durchlaufenen Meilen 11 Sgr. 11 Pf. koſtete.

Die Unterhaltungskoſten der Bahn betrugen 1841:

	37319	Thlr. 20	Sgr. 10	Pf.
alſo pro Meile	2369	„ 15	„ —	„
1842:	19030	„ —	„ 5	„
oder pro Meile	1208	„ 10	„ 6	„

wonach im Jahre 1842 gegen das Jahr 1841 im Ganzen eine Erſparung von . . . . 18289 Thlr. 20 Sgr. 5 Pf.
und pro Meile eine Erſparung von . . . . 1208 „ 10 „ 6 „
Statt gefunden hat.

Dies günſtige Reſultat muß größtentheils dem für den Eiſenbahn-Betrieb vortheilhaften ſchneeloſen Winter zugeſchrieben werden; an verfaulten Unterlagehölzern war faſt nur ausſchließlich ein Abgang in der Bahn-Abtheilung nöthig, wo die Hölzer am längſten lagen, und mußten hier 39 Querhölzer und 592 Langhölzer ausgewechſelt werden.

Im Jahre 1843 war eine größere Reparatur nöthig, weshalb für die Unterhaltung der Bahn . 41231 Thlr. 9 Sgr. 2 Pf.
alſo pro Meile . 2514 „ 13 „ 8 „
ausgegeben werden mußten.

Gegen das Jahr 1842 ſtellte ſich daher eine Vermehrung von
22201 Thlr. 8 Sgr. 9 Pf.
mithin pro Meile von . 1306 „ 3 „ 2 „
heraus. Hiervon waren jedoch für Beſchaffung neuer Langhölzer etwa 6000 Thlr. und für Beſchaffung ſchmiedeeiſerner Stühle etwa 5000 Thlr. verausgabt, ſo daß als Mehrausgabe nur etwa 11000 Thlr. verblieben, die aber nicht ausſchließlich auf die Unterhaltung des zweiten Geleiſes zu rechnen ſind. Es ergiebt ſich hieraus, daß die Unterhaltungskoſten des zweiten Geleiſes niedriger als die des erſten ausfallen.

Das Jahr 1843 iſt ſchon darum ein ungünſtiges geweſen, weil das neue Geleiſe noch das erſte, alſo keinesweges ein günſtiges Jahr ſeiner Unterhaltung zu beſtehen hatte, während das alte Geleiſe durch das Verfaulen der Langſchwellen, beſonders auf der älteſten Strecke von Magdeburg bis Schönebeck, in Verfall gerieth. Es wurden 3491 Stück neue Langſchwellen eingezogen, und zwar:

in der I. Abtheilung von Magdeburg bis zur Köthenſchen Grenze 2895 Stück,
„ II. „ bis Halle . . . . 256 „
„ III. „ „ Leipzig . . . . 340 „

Ferner mußten 22161 Stück Schrauben auf dem erſten und 2167 Stück Hakennägel auf dem zweiten Geleiſe durch neue erſetzt werden.

Die Bauwerke in der Bahn, als Brücken u. ſ. w., haben ſich bis jetzt in gutem Zuſtande erhalten, und mußten im Jahre 1843 nur in der III. Abtheilung zwei Brücken über die Rheude mit einem neuen Schutzgewölbe unterfahren und in der II. Abtheilung eine Brücke beim Dorfe Zöberitz, welche ſchon ſeit längerer Zeit baufällig und deshalb abgeſteift war, in der Stirnmauer niedergeriſſen und neu aufgemauert werden.

Die Inſtandhaltung der Böſchungen, der Einſchnitte und Dämme verurſachte namentlich im Jahre 1843 erhebliche Koſten; der jetzige Zuſtand iſt befriedigend.

Zur Verbeſſerung der Perſonenwagen wurden im Jahre 1843 von den ältern Wagen II. Klaſſe 5 Stück zu Wagen III. Klaſſe umgearbeitet und außerdem 2 Wagen I. Klaſſe und 12 Wagen II. Klaſſe neu getäfelt, gepolſtert und lackirt.

i. Fahrordnung, Tarif.

Zwiſchen Magdeburg und Leipzig gehen in jeder Richtung täglich 3 Perſonen- und 2 Güterzüge. Der erſte Perſonenzug von beiden Orten ſteht mit

dem von Wittenberg kommenden Zwiſchenzuge und dem von Köthen nach Berlin abgehenden Perſonenzuge in Verbindung; der zweite Perſonenzug dagegen mit dem von Berlin kommenden erſten Perſonenzuge und dem von Köthen dahin abgehenden zweiten Perſonenzuge, der dritte mit dem von Berlin kommenden zweiten Perſonenzuge und dem von Köthen nach Wittenberg gehenden Zwiſchenzuge.

Von den Güterzügen dient der Vormittagszug zur Verbindung von Magdeburg und Leipzig; der Nachmittagszug ſowohl von Leipzig als von Magdeburg übernachtet in Köthen; außerdem geht noch ein dritter Güterzug von Köthen aus in beiden Richtungen nach Leipzig und Magdeburg. — Die Verbindung mit Dresden wird durch den zweiten Perſonenzug hergeſtellt.

Mit dem Vormittags-Güterzuge werden nur Perſonen in III. Wagenklaſſe befördert, mit den beiden anderen dagegen findet Perſonenbeförderung in II. und III. Klaſſe Statt. Die Güterzüge halten bei Weſterhüſen, Wulffen, Niemberg und Gröbers an, um Paſſagiere aufzunehmen und abzuſetzen. — Die von Berlin kommenden Güter werden, nach ihrer Ankunft in Köthen, nach Leipzig in der Regel durch einen Extrazug befördert, welcher aber von Paſſagieren nicht benutzt werden kann.

Perſonen=Geld=Tarif.
(In Silbergroſchen.)

Von	bis Schönebeck.			bis Gnadau.			bis zur Saale. (Grizehne.)			bis Köthen.			bis Stumsdorf.			bis Halle.			bis Schkeuditz.			bis Leipzig.		
	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.
Magdeburg	12	8	5	17	11	7	21	14	9	40	27	17½	54	36	23	69	46	29	84	56	35	96	64	40
Schönebeck				5	3	2	9	6	4	28	19	12½	42	28	18	57	38	24	72	48	30	84	56	35
Gnadau							4	3	2	23	16	10½	37	25	16	52	35	22	67	45	28	79	53	33
der Saale										19	13	8½	33	22	14	48	32	20	63	42	26	75	50	31
Köthen													14	9	5½	29	19	11½	44	29	17½	56	37	22½
Stumsdorf																15	10	6	30	20	12	42	28	17
Halle																			15	10	6	27	18	11
Schkeuditz																						12	8	5

Von Magdeburg bis	Berlin	I. Kl. 140 Sgr.,	II. Kl. 95 Sgr.,	III. Kl. 60 Sgr.,
„	Halle	„ „ 149 „	„ 99 „	„ 61½ „
„	Leipzig	„ „ 165 „	„ 110 „	„ 70 „

Bemerkungen.

1. Jedes Fahrbillet iſt nur für die darauf bezeichnete Fahrt gültig, daher ein jeder Empfänger erſucht wird, ſofort zu prüfen, ob es auf die gewünſchte Fahrt lautet; ſpätere Reklamationen können nicht berückſichtigt werden.
2. Das Billet iſt beim Eintritt in die Räume, wo die Wagen ſtehen, dem Thürſteher, beim Einſteigen dem Schaffner vorzuzeigen, welcher den Koupon davon zu trennen hat. Während der Reiſe hat der Paſſagier das Billet bei ſich zu führen. Wer bei der Reviſion ganz ohne, oder mit einem unrichtigen Billet gefunden wird, iſt zur nochmaligen Erlegung des Fahrgeldes verpflichtet.
3. Wegen unterbrochener oder in Wegfall kommender Fahrten findet keine andere Vergütung, als Rückzahlung des Fahrgeldes Statt,
4. Wer die Zeit der Abfahrt verſäumt, kann keinen Anſpruch irgend einer Art machen.
5. Tabakrauchen iſt in der I. und II. Wagenklaſſe nicht geſtattet.
6. Hunde dürfen in den Perſonenwagen nicht mitgenommen werden.
7. Kinder, welche getragen werden, ſind frei; bis zu 10 Jahren zahlen je 2 ein Billet oder ein Kind kann mit ſeinem Billet in der zunächſt höhern Klaſſe fahren.
8. Seit dem 1. Januar 1844 iſt zur Bequemlichkeit der Reiſenden die Einrichtung getroffen, daß in Leipzig Billets zur Reiſe von Magdeburg nach Braunſchweig gelöſt und das Reiſegepäck zur Beförderung bis Braunſchweig aufgegeben werden kann.

   Der Preis der Billets von Magdeburg bis Braunſchweig bei einem Freigepäck von 50 Pfund iſt:

   I. Klaſſe $2\frac{5}{6}$ Thlr. II. Klaſſe $1\frac{5}{6}$ Thlr. III. Klaſſe $1\frac{1}{6}$ Thlr.

Ueberfracht-Taxe.

Vom 1. Januar 1844 iſt die Ueberfracht-Taxe dahin abgeändert, daß jeder Paſſagier, ſtatt der bisherigen 40 Pfund, 50 Pfund frei mitnehmen kann, und die Ueberfracht nicht mehr von 50 zu 50 Pfund, ſondern von 10 zu 10 Pfund (wobei die Zwiſchenpfunde für voll gerechnet werden) erhoben wird, ſo daß z. B. für jede 10 Pfund Ueberfracht von Magdeburg nach Leipzig 2½ Sgr. zu bezahlen ſind.

Kleinere Gegenſtände, welche die Reiſenden bei ſich zu behalten wünſchen, können, ſo weit es ohne Beläſtigung der Mitreiſenden möglich iſt, unter die Sitze der Wagen verpackt werden. Größere dagegen, als Koffer ꝛc., müſſen, mit dem Namen und Beſtimmungsorte des Eigenthümers deutlich bezeichnet, ſpäteſtens eine Stunde vor Abgang des Wagenzuges eingeliefert und etwaige Ueberfracht dafür berichtigt werden.

Ueber alles eingelieferte Gepäck wird eine Beſcheinigung ertheilt, gegen deren Rückgabe die Auslieferung deſſelben am Beſtimmungsorte ſpäteſtens eine halbe Stunde nach Ankunft daſelbſt erfolgt. — Für ſpäter als eine Stunde vor Abgang des Wagenzuges eingeliefertes Gepäck kann die Mitgabe nicht zugeſichert werden.

Bei Ermittelung der Ueberfracht wird das von einem Reiſenden eingelieferte, mit deſſen Namen bezeichnete Gepäck als nur einer Perſon zugehörig angeſehen.

Taxe für Equipagen.

(In Thalern Preußiſch Kourant.)

Von	nach Magdeburg.			nach Köthen.			nach Halle			nach Leipzig.		
	Klaſſe			Klaſſe			Klaſſe			Klaſſe		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
Magdeburg . . .	—	—	—	7	$5\frac{1}{4}$	$4\frac{2}{3}$	$11\frac{1}{2}$	$8\frac{5}{8}$	$7\frac{2}{3}$	16	12	$10\frac{2}{3}$
Köthen	7	$5\frac{1}{4}$	$4\frac{2}{3}$	—	—	—	$4\frac{1}{2}$	$3\frac{3}{8}$	3	9	$6\frac{3}{4}$	6
Halle	$11\frac{1}{2}$	$8\frac{5}{8}$	$7\frac{2}{3}$	$4\frac{1}{2}$	$3\frac{3}{8}$	3	—	—	—	$4\frac{1}{2}$	$3\frac{3}{8}$	3
Leipzig	16	12	$10\frac{2}{3}$	9	$6\frac{3}{4}$	6	$4\frac{1}{2}$	$3\frac{3}{8}$	3	—	—	—

Zur Beſtimmung der vorſtehenden Fahrtaxe für Reiſewagen werden dieſelben in drei Klaſſen, wie folgt, getheilt und nach vorſtehender Tabelle verrechnet.

I. Klaſſe: Vier- oder zweiſitzige Wagen mit unbeweglichem Verdeck, vierſitzige Chaiſen mit verdecktem Rückſitz, mit Hinterſitz oder mit Vache und ſonſtigem Gepäck.

II. „ Wagen mit Koffern und Gepäck, Chaiſen mit Hinterſitz, vierſitzige Chaiſen ohne bedeckten Rückſitz, ohne Hinterſitz und ohne Vache.

III. „ Leichtes Fuhrwerk, Einſpänner, Kabriolets, kleine Halbchaiſen u. ſ. w., alles ohne Koffer und Gepäck.

Perſonen, welche in ihren eigenen Wagen fahren wollen, haben Fahrbillets II. Klaſſe, und auf dem Bocke ſitzende Perſonen Fahrbillets III. Klaſſe zu löſen.

Die Hinſchaffung der Equipagen nach den Bahnhöfen muß mindeſtens eine Stunde vor Abgang der Dampfwagenzüge Statt finden.

Tarif für den Transport von Pferden.

(In Thalern Preußiſch Kourant.)

Von	nach Magdeburg.			nach Köthen.			nach Halle.			nach Leipzig.		
	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.
Magdeburg . . .	—	—	—	4½	6⅚	9	7½	11⅙	15	10	15	20
Köthen	4½	6⅚	9	—	—	—	3⅓	5	6⅔	5⅚	8	11⅔
Halle	7½	11⅙	15	3⅓	5	6⅔	—	—	—	3⅔	5½	7⅓
Leipzig	10	15	20	5⅚	8¾	11⅔	3⅔	5½	7⅓	—	—	—

Nach den übrigen Stationen im Verhältniß.

Tarif für Fracht, Eilgüter und Produkte.

(Pro Zentner in Silbergroſchen.)

Von	nach Magdeburg.			nach Köthen.			nach Halle.			nach Leipzig.		
	Güterfracht.	Eilfracht.	Produkte.	Güterfracht.	Eilfracht.	Produkte.	Güterfracht.	Eilfracht.	Produkte.	Güterfracht.	Eilfracht.	Produkte.
Magdeburg . . .	—	—	—	4¼	6	2¾	5½	9¾	4¾	8	14¼	6¾
Köthen	4¼	6	2¾	—	—	—	1¼	3¾	2	3¾	8¼	4
Halle	5½	9¾	4¾	1¼	3¾	2	—	—	—	2½	4½	2
Leipzig	8	14¼	6¾	3¾	8¼	4	2½	4½	2	—	—	—

Bemerkungen.

Außer den vorſtehenden Transport-Tarifſätzen werden den Empfängern der Güter

1. für das Auf- und Abladen der Fracht- und Eilgüter 6 Pf. pro Ztr.;
2. bei allen Verſendungen von Magdeburg, Halle und Leipzig für das Abholen der Güter von den Packhöfen oder den Häuſern der Abſender, 6 Pf. pro Ztr.;
3. bei allen Verſendungen nach Magdeburg, Halle und Leipzig für das Hinſchaffen der Güter nach den Packhöfen oder bis vor die Häuſer der Empfänger ebenfalls mit 6 Pf. pro Ztr. berechnet.

Es ſteht übrigens den Empfängern ſowohl als den Abſendern frei, für das Hinſchaffen oder Abholen der Güter ſelbſt zu ſorgen, in welchem Falle denſelben, vorausgeſetzt, daß ſie ſämmtliche von ihnen zu verſendende und reſp. zu empfangende Güter, ohne Rückſicht auf das jedesmalige Quantum, gleichmäßig ſo behandeln, ad 2 und 3, 6 Pf. pro Zentner vergütet werden.

Beſtimmungen für den Güter-Transport.

1. Alle zur Verſendung eingelieferten Gegenſtände müſſen von Frachtbriefen und außerdem von zwei gleichlautenden Angaben begleitet ſein, auf welchen die Güter nach Mark, Nummer, Gewicht, Beſtimmungsort und Namen des Empfängers näher bezeichnet ſind. Die eine dieſer Angaben erhält der Abſender, mit der Namens-Unterſchrift des Expedienten verſehen, wieder zurück.
2. Mangelhaft gepackte und ſchlecht konditionirte Güter werden zurückgewieſen.
3. Die Geſellſchaft übernimmt keine Garantie für den Inhalt und das Gewicht der ihr zur Beförderung übergebenen Gegenſtände. Dagegen haftet dieſelbe für den Verluſt und die gute Ablieferung der Güter, übernimmt auch die Gewährleiſtung für das Gewicht der Güter in ſo weit, daß ſie diejenigen Verluſte, welche ſich bei der Gewichts-Ermittelung auf den Bahnhöfen ergeben, und welche mehr als 1 Prozent bei trockenen und mehr als 2 Prozent bei naſſen Waaren betragen, vergütet. Ferner übernimmt die Geſellſchaft die Garantie für Beſchädigungen durch Brandunglück unter folgenden ausdrücklichen Bedingungen:
   a. ausgeſchloſſen von der Verſicherung ſind: Dokumente, Gold- und Silberbarren, Edelſteine, ächte Perlen und Geld; ferner jeder Gegenſtand, der für Rechnung des Verſenders ſchon anderweitig verſichert worden; endlich jeder Schaden, der durch Schuld des Verſenders des verſicherten Gegenſtandes veranlaßt wird.
   b. Im Falle von Brandbeſchädigungen wird nur der durch Fakturen und andere glaubwürdige Dokumente zu erweiſende wirkliche Werth der verunglückten Güter, und zwar bis auf die Höhe von 50 Thlr. pro Zentner vergütet.

   Wer ſeine Güter höher verſichern will, hat dies durch eine mit rother Tinte in Buchſtaben ausgedrückte Werth-Angabe auf der Adreſſe des Frachtbriefes zu bezeichnen. — Die Prämie für ſolche höhere Verſicherungen beträgt $7\frac{1}{2}$ Pf. pro 1000 Thlr. und wird bei Ermittelung derſelben 1 Thlr. bis zu 999 Thlr. für 1000 Thlr. voll gerechnet.
4. Einzelne Packete von 40 Pfund und darunter können als poſtzwangspflichtig zur Beförderung nicht angenommen werden.
5. Wenn Gegenſtände als Eilgüter behandelt und mit den Perſonenzügen verladen werden ſollen, ſo iſt dies auf den betreffenden Frachtbriefen durch die Bezeichnung „Eilgut“ zu bemerken.
6. Die Einlieferung ſolcher Güter muß mindeſtens zwei Stunden vor Abgang der Perſonenzüge Statt finden. Die Ablieferung am Beſtimmungsorte erfolgt ſpäteſtens zwei Stunden nach der Ankunft.
7. Die mit den Güterzügen beförderten Waaren werden binnen zwei bis drei Tagen am Beſtimmungsorte abgeliefert.

8. Wer Güter länger als 24 Stunden auf den Bahnhöfen liegen läßt, verliert alle Anſprüche an die Geſellſchaft für etwaige Beſchädigung oder Diebſtahl.
9. Schwefelſäure, Scheidewaſſer und derartige Gegenſtände können nur befördert werden, wenn das zu verſendende Quantum eine ganze Wagenladung von 40 Ztr. beträgt. — Der Transport von Schießpulver, chemiſchen Feuerzeugen u. ſ. w. iſt überall nicht zuläſſig.
10. Bei Berechnung des Frachtgeldes werden einzelne Kolli unter 1 Zentnee für 1 vollen Zentner, außerdem Gewichtstheile unter 14 Pfund gar nicht, von 14 Pfund aufwärts aber für $\frac{1}{4}$ Zentner voll gerechnet.
11. Der Transport von Produkten kann von der Geſellſchaft nur nach Maaßgabe der Umſtände übernommen werden, und es bleibt Sache der Abſender, ſich vorher darüber Gewißheit zu verſchaffen, ob und wann ein ſolcher Transport zuläſſig iſt.
12. Die Empfangnahme von Produkten muß 2 Stunden nach geſchehener Meldung der Ankunft bewirkt werden, widrigenfalls der Empfänger eventualiter die Abladekoſten bezahlen muß und auf jeden Fall alle Anſprüche an die Geſellſchaft für Diebſtahl und Beſchädigung verliert.
13. Mobilien und andere Gegenſtände, welche bei geringem Gewichte bedeutenden Raum einnehmen, können nur zu dem doppelten Satze der Güter- reſp. Eilfracht befördert werden, doch werden für ſolche Sachen auch ganze, von den Abſendern ſelbſt zu beladende Wagen gegen eine Vergütung von 1½ Thlr. pro Meile geſtellt.

k. Verzinſung, Dividende.

Den 23000 Stamm-Aktien à 100 Thlr. ſind Zinſen nicht zugeſichert, ſondern werden nur Dividenden vertheilt.

Die 7000 Stück ältere Prioritäts-Aktien, ſo wie
11000 „ neuere à 100 Thlr.
erhalten 4 Prozent (10000 Stück von letzteren ſind zu dem Kourſe von 101 Thlr. an 6 Magdeburger Banquierhäuſer verkauft); der Tilgungsfonds iſt ½ Prozent.

Auf die Stamm-Aktien iſt:
pro 1840 (vom 1. April ab) eine Dividende von 3 Thlr.;
„ 1841 von 5 Thlr.;
„ 1842 „ 7 „ und
„ 1843 „ 10 „
gezahlt worden; da, wie unter Betriebseinnahmen und Betriebskoſten gezeigt iſt, zur Vertheilung an die Aktionäre verblieben
1840: 69000 Thlr.,
1841: 115000 „
1842: 161000 „
1843: 230000 „

1. Perſonen-Frequenz.

Im Jahr 1840: vom 1. Januar bis 18. Juni fuhren auf der Bahnſtrecke von Magdeburg bis zur Saale . . . . . . 100240 Perſonen,

vom 19. Juni, als dem Eröffnungstage der Bahn bis Köthen, bis zum 22. Juli benutzten die Bahn . . 36933 „

vom 23. Juli bis zum 17. Auguſt betrug die Frequenz auf der Strecke von Magdeburg bis Halle . . 44578 „

vom 18. Auguſt, dem Eröffnungstage der ganzen Bahnſtrecke, bis zum 31. Dezember wurde dieſelbe von 171450 „

befahren, ſo daß die Geſammt-Frequenz im Jahre 1840 353201 Perſonen betrug.

Die monatliche Frequenz in den Jahren 1841, 1842 und 1843, ſo wie die bedeutende Zunahme derſelben in den letzten Jahren iſt aus Nachſtehendem erſichtlich.

	1841. Perſonen.	1842. Perſonen.	1843. Perſonen.	1844. Perſonen.
Januar	17035	24429	30003	36088
Februar	14696	22772	26933	33143
März	22439	34570	33105	40588
April	46405	57723	55334	68264
Mai	66118	58624	63248	
Juni	51988	49645	63961	
Juli	55710	63681	68311	
Auguſt	57909	59361	64660	
September	63375	58606	73141	
Oktober	55472	52423	60280	
November	29541	29628	39260	
Dezember	30876	33320	42090	
Zuſammen	511564	544782	620626	

Betrachten wir nun die Frequenz in den einzelnen Jahren genauer, ſo finden wir, daß im Jahre 1841 ab- und zureiſend auf den einzelnen Stationen waren:

Magdeburg .	240153	Perſonen,
Leipzig . .	185397	„
Halle . . .	156273	„
Köthen . .	140519	„
Schönebeck .	137459	„
an der Saale	57473	„
Schkeuditz .	37021	„
Gnadau . .	29468	„
Stumsdorf .	24775	„
Gröbers . .	6295	„

Von den im Ganzen beförderten 511564 Perſonen benutzten die verſchiedenen Wagenklaſſen:

I. Kl.	5721	Perſonen oder	1,11	Prozent,
II. „	125300	„ „	24,49	„
III. „	380543	„ „	74,40	„

Die Perſonenzüge durchliefen im Jahre 1841 Nutzmeilen 29733; mithin ſind auf der Weite einer Meile 2,630915 Perſonen befördert; berechnet man aber die Zahl der Perſonen auf die ganze Länge der Bahn von 15¾ Meilen, ſo ſtellt ſich das Reſultat auf 167042 Perſonen.

Die Betriebseinnahmen betrugen für den Perſonen= und Gepäck=Transport 272161 Thlr. 15 Sgr.; für jede Perſon alſo durchſchnittlich 15 Sgr. 11,55 Pf. Berechnet man die Einnahmen nach Nutzmeilen, ſo haben die Perſonenzüge, mit welchen die Equipagen, Eilgüter und Vieh befördert wurden, für jede Meile 9 Thlr. 21 Sgr. 11,27 Pf. eingebracht.

Im Jahre 1842 waren

ab= und zureiſend auf den einzelnen Stationen:

Magdeburg	235453	Perſonen,
Leipzig	206279	„
Köthen mit Berlin . .	203341	„
Halle ohne Gröbers . .	156343	„
Schönebeck	126483	„
an der Saale	50917	„
Schkeuditz ohne Gröbers	37984	„
Gnadau	26942	„
Stumsdorf	24571	„
Gröbers nebſt Halle und Schkeuditz	8551	„

Der direkte Verkehr mit Berlin war in Summa 94358 Perſonen.

Im Ganzen haben die Maſchinen im Jahre 1842 56270 geographiſche Meilen zurückgelegt, wovon 3507 Meilen auf die Leiſtungen der Hülfs= und Reſerve=Maſchinen kommen, mithin 52763 Nutzmeilen verbleiben. Hiervon waren 32373½ Meile von den Perſonenzügen gemacht und damit die obige Summe von 544782 Perſonen befördert worden, und zwar:

11133	Perſonen oder	2,04	Prozent in der	I.	Wagenklaſſe,
165831	„ „	30,44	„ „	II.	„
367818	„ „	67,52	„ „	III.	„

Die Benutzung der beiden erſten Wagenklaſſen ſtellte ſich gegen das Jahr 1841 mithin etwas günſtiger.

Obſchon die Geſammtzahl der Perſonen jene des Jahres 1841 um 33218 überſtieg, ſo trat doch eigentlich eine Verminderung der Frequenz hervor, wenn man berückſichtigt, daß in der vorſtehenden Aufſtellung der Verkehr mit Berlin vom ganzen Jahre 1842, in der Aufſtellung von 1841 aber nur der von vier Monaten enthalten iſt.

Die gefahrenen Perſonen auf die Länge einer Meile reduzirt, ergeben die Zahl von 2,934569, wonach 186320 Perſonen einmal die Bahn ihrer ganzen Länge nach befahren haben und jeder Paſſagier dieſelbe im Durchſchnitt auf 5,36 Meilen benutzt hat.

Die aus dem Betriebe direkt entſprungenen Einnahmen ergeben 519216 Thlr. 1 Sgr. 8 Pf., und betragen daher für jede der durchlaufenen Nutzmeilen 9 Thlr. 25 Sgr. 2 Pf. Aus dem Perſonenverkehr mit Einſchluß der Gepäck-Ueberfrachten entſpringen 314529 Thlr. 15 Sgr. 11 Pf.; es hat mithin jede Perſon 17 Sgr. 3,84 Pf., pro Meile 3 Sgr. 2,59 Pf., eingebracht. Dieſes Ergebniß ſtellt ſich etwas günſtiger als im Jahre 1841, wo die Durchſchnitts-Einnahme pro Perſon nur 15 Sgr. 11,55 Pf. betrug, und iſt durch die vermehrte Benutzung der bedeckten Wagen zu erklären.

Im Jahre 1843 ſtellte ſich die Frequenz der einzelnen Stationen mit Ab- und Zugang, wie folgt, heraus:

Magdeburg	264356	Perſonen,
Köthen mit Berlin	230921	„
Leipzig	222869	„
Halle	188692	„
Schönebeck	132414	„
Saale	55624	„
Schkeuditz	43762	„
Stumsdorf	31214	„
Gnadau	27638	„
Die ſämmtlichen Anhalteſtellen	43762	„

Die im Jahre 1843 beförderten 620626 Perſonen auf die Länge einer Meile reduzirt, ergiebt die Zahl von 3,273409 gegen 2,934569 im Jahre 1842, alſo 338840 oder etwa $11\frac{4}{7}$ Prozent mehr. Berechnet man dagegen die beförderten Perſonen auf die ganze Länge der Bahn von $15\frac{3}{4}$ Meilen, ſo ergiebt ſich die Zahl von 207835 gegen 186320 im Jahre 1842 und es hat jede Perſon die Bahn durchſchnittlich 5,27 Meilen befahren. Von jenen 3,273409 Perſonen, welche eine Meile weit gefahren ſind, kommen auf

die I.	Wagenklaſſe	106376	Perſonen	= etwa	$3\frac{1}{4}$	Prozent,
„ II.	„	1,253561	„	= „	$38\frac{1}{4}$	„
„ III.	„	1,913472	„	= „	$58\frac{1}{2}$	„

In der Wirklichkeit aber haben in verſchiedenen Entfernungen:

die I.	Wagenklaſſe	13046	Perſonen	oder	2,12	Prozent,
„ II.	„	187557	„	„	30,21	„
„ III.	„	420023	„	„	67,67	„

benutzt, was ungefähr mit den im Jahre 1842 ſich herausgeſtellten Reſultaten übereinſtimmt. — Die vorſtehend berechneten Prozentſätze beweiſen, daß die zweite Wagenklaſſe beſonders von ſolchen Reiſenden benutzt wird, welche eine längere Tour zurücklegen.

Jeder Reiſende hat durchſchnittlich eingebracht 17 Sgr. 2,2 Pf. Die Differenz von 1,6 Pf. gegen das Jahr 1842 entſteht daher, daß im Jahre 1843 noch vier Anhalteſtellen etablirt ſind, auf welchen bei der Durchfahrt der Güterzüge Perſonen aufgenommen wurden, welche bis zur nächſten Station nur ein geringes Fahrgeld zu erlegen haben. Pro Perſon und Meile betrug die durchſchnittliche Einnahme 3 Sgr. 3,09 Pf., alſo eine Vermehrung von 0,50 Pf. pro Meile gegen das Jahr 1842.

In Bezug auf die Einträglichkeit ſtellten ſich die verſchiedenen Wagenklaſſen, wie folgt:

I. Wagenklaſſe etwa 6 Prozent,
II. „ „ 48 „
III. „ „ 46 „

Zur geſammten Betriebseinnahme ſteuerte der Perſonenverkehr 53 Prozent bei, wogegen er 1842 61 Prozent einbrachte.

m. Güter-Frequenz.

Der Güter-Verkehr hat erſt im Oktober 1840 ſeinen Anfang genommen. Seit dem 1. November deſſelben Jahres gehen täglich von beiden Endpunkten der Bahn eigene Güterzüge ab, welche durch die für die Sicherheit des Perſonen-Transport-Betriebes ohnehin erforderlichen Reſerve-Maſchinen gezogen werden und nach 7 bis 8 Stunden am Beſtimmungsorte eintreffen.

Mit Ausſchluß des Reiſegepäcks wurden im Jahre 1840 107669¼ Ztr. Güter und außerdem 346 Equipagen befördert.

Der monatliche Güterverkehr von ſämmtlichen Stationen und Anhalteſtellen in den Jahren 1841, 1842 und 1843 zeigt folgende Zuſammenſtellung, aus welcher zugleich hervorgeht, in welchem Umfange derſelbe von Jahr zu Jahr gewachſen iſt.

Monat.	1841. Zentner.	1842. Zentner.	1843. Zentner.	1844. Zentner.
Januar	20410	43378	82428	91414½
Februar	22603	35939	69651	88526¼
März	25002	63200	89941	122061½
April	43719	83932	122615	156606
Mai	43650	48488	126921	
Juni	29608	56220	128755	
Juli	35685	76158	157488	
Auguſt	71022	90709	150304	
September	65067	109729	140565	
Oktober	66647	114852	142424	
November	66702	76982	148525	
Dezember	80700	91685	135118	
Zuſammen	570815	891272	1,494735	

Betrachten wir nun dieſen Verkehr in den einzelnen Jahren genauer, ſo finden wir, daß das Geſammtquantum der auf den einzelnen Stationen angekommenen und abgegangenen Güter im Jahre 1841 war:

Magdeburg . 459650¾ Ztr.,
Leipzig . . . 382709¾ „
Halle . . . 167629¼ „
Köthen . . . 77500¾ „
Saale . . . 23888¾ „
Schönebeck . 15267¾ „
Stumsdorf . 8073½ „

Schkeudiß . . . 5314½ Ztr.
Gnadau . 1595½ „

Im Ganzen beſtand, wie vorhin angeführt worden, der Güterverkehr in 570815 Ztr. und außerdem in 1050 Equipagen, zu deren Transport 11353 Nutzmeilen gemacht wurden; auf die Weite einer Meile ſind hiernach transportirt 6,974358 Ztr. Güter.

Die Betriebseinnahmen betrugen:

131665 Thlr. 11 Sgr. 10 Pf. für den Güter-Transport,
8151 „ 26 „ 3 „ „ Equipagen „

Es hat daher durchſchnittlich

jeder Zentner Gut — Thlr. 6 Sgr. 11,04 Pf.
jede Equipage . 7 „ 22 „ 10,93 „

eingebracht.

Auf Nutzmeilen berechnet, war der Durchſchnittsertrag jedes Güterzuges pro Meile 10 Thlr. 25 Sgr. 5,39 Pf.

Im Jahre 1842 vertheilte ſich die Frequenz des Ab- und Zuganges auf die verſchiedenen Stationen:

Leipzig . . .	606370½	Ztr.
Magdeburg .	591083¼	„
Köthen m. Berlin	305829	„
Halle . . .	179879	„
Schönebeck .	44518	„
Saale . . .	36179¼	„
Stumsdorf .	8834½	„
Schkeuditz . .	7503¾	„
Gnadau . .	2346¼	„

In dem Verkehre zwiſchen Köthen einerſeits und Magdeburg, Halle und Leipzig, ſo wie Schönebeck (für einen Salz-Transport) andererſeits, iſt der direkte Verkehr dieſer Stationen mit Berlin, Wittenberg und Deſſau mit enthalten und beträgt in Summa 252943¼ Ztr.

Von den 52763 Nutzmeilen des Jahres 1842 legten die Güterzüge 20389½ Meile zurück, wodurch, wie vorher angeführt, mit Einſchluß der Produkte und Eilgüter, jedoch ohne die für das zweite Geleis der Bahn beförderten Schienen und Hölzer, zuſammen 891272¼ Ztr. befördert worden ſind. Gegen das Jahr 1841 hat ſich daher das Frachtquantum um 320457 Ztr. vermehrt, was hauptſächlich durch den ſich immer mehr entwickelnden Verkehr auf der Berlin-Anhaltiſchen Eiſenbahn herbeigeführt iſt. Bei der Reduktion der Zentnerzahl auf eine Meile erhält man die Zahl von 9,961278½ Ztr., wonach 632462 Ztr. einmal über die ganze Länge der Bahn und jeder Zentner durchſchnittlich 11,18 Meilen weit transportirt worden iſt. — Die Anzahl der Equipagen beläuft ſich auf 1817 Stück, welche zuſammen 14911 Meilen zurückgelegt haben.

Die Einnahmen für Güter und Eilgüter betrugen zuſammen 185048 Thlr. 10 Sgr. 3 Pf., daher 6 Sgr. 2,74 Pf. pro Zentner und 6,69 Pf. für jeden auf die Länge einer Meile transportirten Zentner.

Die Equipagen, für deren Transport 12219 Thlr. 23 Sgr. 10 Pf. eingenommen wurden, haben pro Stück im Durchſchnitt 6 Thlr. 19 Sgr. 2 Pf. und pro Stück und Meile 24 Sgr. 7 Pf. eingebracht.

Außer den vorſtehenden Einnahmen ſind noch 6000 Thlr. für den Transport von Baumaterialien eingenommen, wodurch der Baufonds zu Gunſten des Betriebes belaſtet worden iſt. Transport der Schienen und Hölzer für das zweite Bahngeleiſe hat in der Regel vermittelſt der gewöhnlichen Züge oder durch Hülfs- und Reſerve-Maſchinen bewirkt werden können, welche ohnehin geheizt und abgeſendet werden mußten. Nur ausnahmsweiſe und in dringenden Fällen ſind dazu Extrazüge angeordnet worden.

Im Jahre 1843 war der Abgang und Zugang auf den einzelnen Stationen, wie folgt:

	Abgang.				Zugang.			
	Frachtgut.		Eilgut.		Frachtgut.		Eilgut.	
	Ztr.	Pf.	Ztr.	Pf.	Ztr.	Pf.	Ztr.	Pf.
Magdeburg	648350	29	13127	62	137248	2	10249	11
Schönebeck .	17952	15	1730	29	13994	17	1505	89
Gnadau . .	168	59	491	38	556	14	1395	7
Saale . .	36061	104	472	12	15996	72	1401	65
Köthen mit Berlin, Jüterbogk, Wittenberg und Deſſau . .	328721	27	10475	23	134937	76	13998	21
Stumsdorf .	11048	70	93	46	5910	28	406	39
Halle . .	171000	69	3903	76	180238	7	2637	37
Schkeuditz .	1994	102	273	45	18777	23	177	12
Leipzig . .	146141	2	18962	72	903898	85	17001	23
Zuſammen .	1,443995	7	50740	34	1,443995	7	50740	34
	1,494735 Ztr. 41 Pfund.				1,494735 Ztr. 41 Pfund.			

Hiervon wurden befördert:

	im alleinigen Verkehr.		im gemeinſchaftlichen Verkehr mit der Berlin-Anhaltiſchen Eiſenbahn.	
Frachtgüter . . .	980336 Ztr.	14 Pfund.	463658 Ztr.	103 Pfund
Eilgüter	26265 „	100 „	24474 „	44 „
	1,006602 Ztr.	4 Pfund.	488133 Ztr.	37 Pfund.

Auf die Länge einer Meile wurden transportirt:

Frachtgüter .	15,323875 Ztr.,
Eilgüter . .	350414 „
Gepäck . .	574863 „
in Summa .	16,249152 Ztr.

mithin über die ganze Länge der Bahn 1,031692 Ztr.

Equipagen wurden 1942 Stück durchſchnittlich 8,23 Meilen weit trans-

portirt; auf die Länge einer Meile reduzirt, ergiebt 15988 Stück, mithin auf die ganze Länge der Bahn 1015,11 Stück.

Die Einnahmen für Fracht- und Eilgüter betrugen zuſammen 284564 Thlr. 17 Sgr., daher 5 Sgr. 8,53 Pf. pro Zentner und 6,54 für jeden auf die Länge einer Meile transportirten Zentner.

Für den Transport der Equipagen wurden 12984 Thlr. 5 Sgr. 6 Pf. eingenommen, mithin pro Stück im Durchſchnitt 6 Thlr. 25 Sgr. 9 Pf. und pro Stück und Meile 24 Sgr. 4 Pf.

Im Ganzen hat die Einnahme für den Gütertransport 47 Prozent der Betriebseinnahmen betragen, während ſie ſich im Jahre 1842 nur auf 39 Prozent ſtellte.

6. Potsdam-Magdeburger Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Bei Begründung der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn war Potsdam der Straßenknoten der Chauſſee nach Magdeburg, Halle, Leipzig, Dresden; es war daher der Geſellſchaft, welche den Bau der Bahn von Berlin nach Potsdam bewerkſtelligte, nicht zu verdenken, wenn ſie darauf rechnete, daß Potsdam auch ferner dieſer Hauptknotenpunkt bliebe, und daß ſich von da ab die ferneren Eiſenbahnlinien abzweigen würden. Wäre dieſe Hoffnung in Erfüllung gegangen, ſo würde dadurch ein Verkehr und eine Rentabilität für die Berlin-Potsdamer Eiſenbahn entſtanden ſein, welche bis jetzt und auch wohl fernerhin in Deutſchland nicht ihres Gleichen gefunden hätten.

Der erſte Plan, die Eiſenbahnlinie, welche eine Verbindung zwiſchen Berlin, Dresden und Leipzig herbeiführen ſollte, über Potsdam zum Anſchluß an die Leipzig-Dresdener Bahn bei der Station Rieſa zu legen, ſcheiterte jedoch an den großen Schwierigkeiten, die Intereſſen und Bedürfniſſe zweier Geſellſchaften zu vereinigen, und wurde deshalb von dem damaligen Berlin-Sächſiſchen Komité der Plan zum Bau der Bahn von Potsdam nach Rieſa, in den zu einer von Berlin unmittelbar noch Rieſa führenden Eiſenbahn umgewandelt. Bitter war für die Berlin-Potsdamer Bahn dieſer Verluſt; es wurde deshalb von einigen Mitgliedern der Geſellſchaft Alles aufgeboten, um dieſes Unternehmen zu hintertreiben und als ein dem Gemeinwohl ſchädliches, den Staatsintereſſen zuwider laufendes darzuſtellen. Die Abſicht gelang, und alle noch ſo klaren Gründe, noch ſo lebhaften Kämpfe der Unternehmer der Berlin-Sächſiſchen Bahn waren vergeblich, da man ihnen entgegenſetzte, daß der Staat vorzugsweiſe auf ſeine Städte Halle und Magdeburg, beſonders aber auf letztere, Rückſicht nehmen müſſe. Obgleich die Berlin-Sächſiſche Geſellſchaft ſich erbot, eine Geſellſchaft zum Bau einer direkten Bahn nach Magdeburg zu bilden, ſo wurde dieſer Antrag jedoch abgelehnt, und vorgezogen, ſtatt der Eiſenbahn nach Rieſa eine Eiſenbahn-Verbindung Berlins mit der Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn in der Richtung nach Köthen herzuſtellen. Die Berlin-Sächſiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft mußte daher Rieſa aufgeben und unter dem Namen „Berlin-Anhalter" die Linie auf Köthen zu bauen.

Sehr würde man aber irren, wenn man glauben wollte, daß, als nach

ſo vielen beunruhigenden Kämpfen und mit großen Opfern *) auf die Bahn nach Rieſa verzichtet war, die Kämpfe nun aufgehört hätten! Im Gegentheil begannen ſie mit Heftigkeit von Neuem und wurden ſtets aus derſelben Quelle angeregt. Denn wie es vorher ſchon nicht zu verkennen war, daß die Partheinehmer für eine Fortſetzung der Potsdamer Bahn die Staatsbehörden zuerſt für die Richtung zu ſtimmen wußten, daß die Linie von Berlin nach Rieſa eine nachtheilige ſei, (ein Irrthum, von dem man ſchon kurze Zeit nachher völlig zurückgekommen iſt), ſo wurden jetzt wieder alle Mittel angeregt, um darzuthun, daß die Linie von Berlin nach Köthen gleichfalls eine nachtheilige ſei, falls ſie nicht über Potsdam geführt werde. Dieſer Plan gelang aber nicht, indem der Bau der Berlin-Anhalter Eiſenbahn direkt von Berlin aus nach Köthen bewerkſtelligt wurde.

Von jetzt an richtete man die Angriffe auf einen andern Punkt, aber immer von demſelben Standpunkte aus. Bald nach Vollendung des Baues der Berlin-Anhalter Bahn wurde die Anlegung einer Bahn nach Hamburg lebhafter betrieben. Sogleich tauchten wieder Pläne auf, eine ſolche Bahn, oppoſitionell mit der jetzt für das rechte Elbufer konzeſſionirten, von Potsdam aus über Genthin nach dem linken Elbufer überzuführen, jedoch damit eine Zweigbahn von Genthin nach Magdeburg zu verbinden. Jedem mußte es einleuchten, daß dies nichts Anderes war, als ein verhüllter Plan, eine direkte Bahn von Potsdam nach Magdeburg anzulegen, um wenigſtens eine der vorhin erwähnten Verlängerungen der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn in Ausführung zu bringen. Eben dieſe Verhüllung bewies aber auch, wie ſehr man ſich bewußt war, daß ein gerades Ausſprechen des eigentlichen Vorhabens allzuſehr mit den Rückſichten der Billigkeit und der innern Gerechtigkeit gegen die Anhaltiſche Bahn im Widerſpruch ſtehe, da dieſer der Verkehr von Magdeburg zugewieſen war, um ſie zu der Richtung nach Köthen zu vermögen und für den dadurch verloren gegangenen direkten Verkehr mit Dresden zu entſchädigen.

Das Direktorium der Anhaltiſchen Bahn wurde dadurch um ſo mehr beunruhigt, als die öffentliche Meinung durch allerlei täuſchende Zeitungsartikel irre geleitet ward. Um deshalb ganz ſicher zu ſein, wandte ſich daſſelbe unterm 25. Juli und 26. Oktober 1840 an den König und erhielt darauf unterm 28. Januar 1841 durch den Finanz-Miniſter die Zuſicherung

> daß für jetzt aus den Gründen der Billigkeit, die für die Berlin-Anhalter Bahn ſprächen, die Anlage einer direkten Bahn nach Magdeburg nicht Statt haben werde.

Im Laufe des Sommers 1843 erneuerten ſich jedoch die Gerüchte, daß der Bau einer direkten Eiſenbahn von Potsdam nach Magdeburg nicht nur von einigen Unternehmern beabſichtigt werde, ſondern daß bereits die ernſtlichſten Schritte dazu gethan würden und eine vorläufige Genehmigung ſchon erlangt ſei. Bei den gegründeten Einſprüchen, welche die Aktien-Geſellſchaft

*) Es waren 101000 Thlr. rein verlorne Koſten an verſchiedenen vorbereitenden Arbeiten und Auslagen aufgewendet. Das Nähere hierüber iſt unter Berlin-Anhalter Bahn geſagt.

für die Berlin-Anhaltiſche Bahn aus der Art und Weiſe, wie der Staat ſeinen Einfluß auf ihr Unternehmen geübt, gegen einen ſolchen konkurrirenden Bahnbau geltend machen konnte, hielten die Vertreter der Geſellſchaft es für ihre Pflicht, ſofort Schritte zu thun, um die Rechte der Berlin-Anhaltiſchen Bahn nach Kräften zu wahren. Dies geſchah durch eine ausführlich erläuterte Eingabe an den König und an das Finanz-Miniſterium unterm 29. Juli 1843; worauf ein Beſcheid des Finanz-Miniſters vom 14. Oktober deſſelben Jahres erging, in welchem es unter Anderm heißt:

„daß im Anerkenntniſſe der für die Berlin-Anhalter Bahn ſprechenden Billigkeitsrückſichten, die Bittſteller, Herren von Puttkammer und Jakobs, dahin beſchieden worden ſeien, daß es ihnen nur überlaſſen bleiben könne, ſich mit der Anhalter Eiſenbahn-Geſellſchaft über den gemeinſchaftlichen Antheil an dem Unternehmen gütlich zu vereinigen."

Um nun dieſe Vereinigung zu Stande zu bringen, wurde zwiſchen den betreffenden Staats-Behörden und den Vorſtänden der Berlin-Anhaltiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft, Seitens des Ober-Präſidenten der Provinz Brandenburg, eine Konferenz auf den 27. November 1843 feſtgeſtellt, in welcher die Vertreter der Anhaltiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft daran feſthielten, daß derſelben ein wohlbegründetes Einſpruchsrecht gegen den beabſichtigten direkten Bahnbau zuſtehe.

In Folge eines Reſkripts des Finanz-Miniſters wurden hierauf die Aktionäre der Berlin-Anhaltiſchen Eiſenbahn zu einer außerordentlichen Generalverſammlung zuſammen berufen, um zu berathen und zu beſchließen, ob die Geſellſchaft ſich bei dem Bau der projektirten Bahn von Potsdam nach Magdeburg betheiligen wolle. Nachdem der angeregte Gegenſtand mehrfach aus einander geſetzt war, wurde einſtimmig beſchloſſen:

„den Antrag zur Betheiligung mit einem Aktien-Kapital von 1 Million Thlr. bei dem neuen Unternehmen als Entſchädigung abzulehnen, gegen das neue Unternehmen fernerhin nicht mehr feindlich aufzutreten, vielmehr für die Aufgabe des Magdeburger Verkehrs den Antrag zu ſtellen, der Anhalter Geſellſchaft die Konzeſſion zum Bau einer Eiſenbahn von Jüterbogk über Rieſa nach Dresden unter Staats-Vergünſtigungen zu ertheilen, ſo wie die Ausführung des projektirten Anſchluſſes einer Thüringiſchen Eiſenbahn bei Halle Allerhöchſten Orts zu begünſtigen."

Der Verwaltungsrath der Anhaltiſchen Geſellſchaft ſuchte nun dem in der General-Verſammlung gefaßten Beſchluſſe nachzukommen und bei der Staatsregierung, als Entſchädigung des projektirten Baues einer direkten Eiſenbahn von Berlin nach Magdeburg, um eine Unterſtützung für eine Zweigbahn von Jüterbogk nach Rieſa anzutragen. Es wurde ihm indeß darauf erwidert, daß eine hinreichende Entſchädigung in der Konzeſſion der Eiſenbahn von Halle nach Thüringen liege, die Berlin-Magdeburger Eiſenbahn indeß nicht eher die Erlaubniß zum Bau erhalten würde, bis die Umſtände es möglich machten, auch jenes Projekt zu konzeſſioniren.

Je weniger es dem Verwaltungsrathe gelungen war, die nachgeſuchten Staatsvergünſtigungen zu erlangen, deſto eifriger mußte das Beſtreben der

Berlin-Anhaltiſchen Geſellſchaft dahin gerichtet ſein, ihr Unternehmen vor einem noch empfindlicheren Verluſt, als dem ſie ſchon durch den Bau der Berlin-Magdeburger Eiſenbahn ausgeſetzt iſt, zu bewahren. Wenn nun auch allerdings die Zuführung der Halle-Thüringer Eiſenbahn als eine reichliche Entſchädigung für den Verluſt des Verkehrs nach Magdeburg zu erachten iſt, ſo drohte der Geſellſchaft eine neue Gefahr, wenn eine andere Geſellſchaft, als die Anhaltiſche, den Bau einer Zweigbahn von Jüterbogk nach Rieſa übernahm. Unter dieſen Umſtänden war es nothwendig, frühzeitig Schritte zu ergreifen, um die Konzeſſion zum Bau der vorgedachten Zweigbahn Seitens der Geſellſchaft zu erlangen. In Betracht der großen Nachtheile, welche der Geſellſchaft hieraus entſtehen konnten, wenn nicht für den angeregten Zweck Alles aufgeboten würde, ſo wie in Betracht der Zuverſicht, womit die Geſellſchaft auf die Genehmigung ſelbſt rechnen durfte, wurde in der am 22. Mai gehaltenen General-Verſammlung der Aktionäre der Berlin-Anhaltiſchen Eiſenbahn der Beſchluß gefaßt:

„daß die Geſellſchaft den Verwaltungsrath ermächtige, die nöthigen Schritte zur Erlangung der Konzeſſion zum Bau einer Zweigbahn von Jüterbogk nach Rieſa zur Verbindung der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn zu leiten, die hierzu erforderlichen Vorarbeiten vorzunehmen und endlich die Aufbringung des erforderlichen, auf das Höchſte veranſchlagten Bau-Kapitals von 3 Millionen Thaler durch Kreirung von Stamm-Aktien (die gleichmäßig zu Pari unter die Aktionäre der Anhaltiſchen Eiſenbahn vertheilt werden ſollen) zu genehmigen."

Hierdurch wurde denn endlich der mehrere Jahre lang fortgeführte Streit beigelegt, und ſteht deshalb zu erwarten, daß, da nach Konzeſſionirung der Halle-Thüringiſchen Eiſenbahn nichts mehr der Ausführung eines direkten Eiſenbahn-Baues von Potsdam nach Magdeburg entgegen ſteht, derſelbe alsdann in Angriff genommen werden wird. Leider kann aber der eine Streiter für das Unternehmen, der Spezial-Direktor der Berlin-Potsdamer Eiſenbahn, Baron von Puttkammer, dieſen Zeitpunkt des endlichen Gelingens ſeines Strebens nicht mehr erblicken, indem durch den Tod ſeinem ferneren Wirken ein Ziel geſetzt iſt.

b. Richtung und Länge der Bahn, ſo wie verſchiedene Verhältniſſe.

Ganz Beſtimmtes läßt ſich darüber nicht angeben, indem ein tiefes Schweigen über das ganze Projekt beobachtet wird. Durch Allerhöchſte Kabinetsordre an das Finanz-Miniſterium ſoll jedoch die Richtung der Eiſenbahn an Potsdam vorüber, für den Fall der Ausführung genau beſtimmt ſein, und zwar wie folgt:

Von der früher beabſichtigten Anlegung eines neuen Bahnhofes vor dem Brandenburger Thore iſt nicht mehr die Rede, vielmehr ſoll die Bahn, vom jetzigen Potsdamer Bahnhofe ausgehend, über die Havel links von der Brücke, nach der Ecke des Luſtgartens zu führen; dann am Luſtgarten hinab an der ſ. g. Promenade (hinter dem Logengarten) durch die Kietzſtraße und mit Abſchneidung einer Ecke derſelben über die Bucht der Havel und den Königl. Bau-Depothof, über die Chauſſee (Louiſenſtraße) und das Feld nach den ſ. g.

Puppen (Einfahrt zum Königl. neuen Palais), den Wildpark und Werder links liegen laſſend, unterhalb Werder die Havel überſchreitend, auf Groß-Kreuz zu und rechts an Brandenburg vorbei über Plauen, Genthin und Burg nach Magdeburg führen. Ob ein neuer Bahnhof bei Potsdam, dem jetzigen gegenüber, nöthig werden oder nur eine Erweiterung des vorhandenen erfolgen wird, dürfte von der Art der Vereinigung der Berlin-Potsdamer Geſellſchaft mit dem neuen Unternehmen abhängen. Wie dieſe bewirkt werden ſoll, oder ob ſich eine neue Geſellſchaft für Berlin-Magdeburg bilden muß, ſchwebt noch in Unterhandlungen. Von dem Ausgange derſelben wird alsdann erſt das Weitere abhängen.

Die Bahn wird 18,5 Meilen lang, alſo 8,25 Meilen kürzer werden, als die jetzige über Köthen nach Magdeburg führende Eiſenbahnlinie, wodurch natürlich der Weg von Berlin nach dem Rheine ebenfalls an Kürze gewinnen wird.

Das veranſchlagte Anlage-Kapital beträgt 4,000000 Thlr.; die Durchſchnittskoſten einer Meile ſind alſo hiernach 216210 Thlr. Bei den bedeutenden Terrainſchwierigkeiten, die ſich in der Menge der zu überſchreitenden Gewäſſer (unter denen die Havel und die Elbe die wichtigſten ſind) und in dem ſumpfigen Terrain darbieten, ſteht aber zu befürchten, daß dieſe Summe nicht ausreichen wird.

7. Magdeburg-Halberſtädter Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſer Bahn.

Bis zum Jahre 1840 ſtießen die Verſuche, welche — gleichzeitig mit Einleitung des Baues eines Schienenweges von Magdeburg nach Leipzig — behufs Bildung einer Geſellſchaft zum Bau einer Verbindungsbahn zwiſchen Magdeburg, Halberſtadt und Braunſchweig gemacht wurden, auf zahlloſe Schwierigkeiten. Die Königl. Kabinets-Ordre, durch welche die Geſellſchaft konzeſſionirt wird, iſt vom 18. Juni 1840.

Die Hinderniſſe lagen namentlich in dem Mißtrauen, welches ſich nach mancherlei bedenklichen Erfahrungen eine geraume Zeit lang gegen Eiſenbahn-Aktien-Unternehmungen beim Publikum feſtgeſetzt hatte, dann aber und hauptſächlich in dem Umſtande, daß bei der Eiſenbahn-Verbindung vorgedachter drei Städte zwei nicht zu demſelben Zoll- oder Steuer-Vereine gehörende Staats-Regierungen betheiligt und erſt mancherlei aus dieſem Verhältniſſe hervorgehende Bedenken zu beſeitigen waren, bevor die gegenſeitigen Intereſſen für gehörig ſicher geſtellt erachtet werden konnten.

Endlich wurden die auf die Eiſenbahn-Verbindung bezüglichen Verträge vom 10. April 1841 zwiſchen Preußen, Braunſchweig und Hannover abgeſchloſſen und publizirt, und erſt ſeit dieſer Zeit war es möglich, Hand an das Werk zu legen, wobei indeſſen zu bemerken bleibt, daß von da ab, alles Eifers ungeachtet, noch 5 Monate auf Vorverhandlungen mit der Magdeburg-Leipziger Geſellſchaft wegen Uebernahme des ganzen Geſchäfts und Beſchaffung des Bau-Kapitals, und als ſich dieſe zerſchlugen, auf die nöthigen Berathungen wegen Bildung einer eigenen Geſellſchaft, auf die Aktien-Zeichnun-

gen, auf die Verhandlungen mit der Stadt Magdeburg wegen Uebernahme eines anſehnlichen Aktien-Kapitals Seitens ihrer Kämmerei, und auf die Einzahlung der erſten Aktien-Rate von 10 Prozent, vergingen, bevor die erſte General-Verſammlung zuſammenberufen werden konnte, was am 13. September 1841 geſchah. Gleich nach dieſer General-Verſammlung, in welcher die Mitglieder des Ausſchuſſes gewählt waren, und zwar ſchon am 16. September, trat dieſer zuſammen und wählte das Direktorium, und erſt von dieſem Tage an konnte etwas Wirkſames geſchehen.

In einer vom Komité am 27. Juni 1841 veröffentlichten Einladung zur Aktien-Zeichnung heißt es unter Anderm:

„Wegen obwaltender Terrainſchwierigkeiten und zur Abkürzung der Bahnlinie zwiſchen Magdeburg und Braunſchweig wurde zunächſt beſchloſſen, die jetzige direkt über Halberſtadt führende Richtung der dieſe 3 Plätze verbindenden Chauſſee zu verlaſſen und die Eiſenbahn zwar auf dem möglichſt geraden Wege von Magdeburg nach Halberſtadt zu führen, die Verbindung beider Städte mit Braunſchweig aber durch eine Bahn von Groß-Oſchersleben nach Wolfenbüttel zu bewirken, von wo aus die ſchon vollendete Harzburger Bahn nach Braunſchweig führt. — Demnächſt hatte die Braunſchweigiſche Regierung den Bau der Strecke von Wolfenbüttel nach Groß-Oſchersleben auf eigene Rechnung übernommen, ſo daß der zu gründenden Aktien-Geſellſchaft nur die Bahn von Magdeburg nach Halberſtadt übrig blieb.

Bei Ertheilung der Konzeſſion war es noch nicht entſchieden, welcher der verſchiedenen zur Herſtellung der Eiſenbahn-Verbindung mit dem Rheine vorgeſchlagenen Richtungen die Staatsregierungen den Vorzug geben würden, und die Bahn erfreute ſich der Genehmigung beſonders im provinziellen Intereſſe.

Die Zeitumſtände verzögerten indeſſen die öffentliche Aufforderung zur Aktien-Zeichnung, und als die Gefahr eines Krieges beſeitigt war, ſchloſſen die Könige von Preußen und Hannover und der Herzog von Braunſchweig, in der Abſicht, ihre Gebiete durch eine Eiſenbahn zu verbinden, welche ſich an die von der Preußiſchen Regierung bereits genehmigten Bahnlinien anſchließen ſoll, am 10. April 1841 zu Berlin einen bereits ratifizirten Vertrag ab, wodurch ſie ſich verpflichtet haben, innerhalb ihrer Gebiete die Errichtung einer Eiſenbahn von Magdeburg über Oſchersleben nach Braunſchweig, Hannover und Minden zu geſtatten, und zugleich mit Anwendung der ihnen verfaſſungsmäßig zuſtehenden Mittel dahin zu wirken, daß dieſe Eiſenbahn-Anlagen möglichſt bald zur Ausführung gelangen. Hierdurch ſah ſich der unterzeichnete Verein veranlaßt, ſeine Thätigkeit unverzüglich wieder zu beginnen. — Verſchiedene Rückſichten machten es wünſchenswerth, daß der Bau und Betrieb der ſich nothwendig an die Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn anſchließenden Bahn von Magdeburg nach Halberſtadt der Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn-Geſellſchaft überlaſſen werde, wiewohl auch nicht zu verkennen war, daß ſowohl das Intereſſe dieſer Geſellſchaft, als das der neuen Bahn, erhebliche Gründe dagegen an die Hand gaben. Dieſe haben das Uebergewicht gehabt, und der auf Uebernahme des Baues gerichtete Antrag iſt in der General-Verſammlung vom 21. Juni 1841 abgelehnt, wogegen ſich deren völlige

Geneigtheit ausgeſprochen hat, den Anſchluß der neuen Bahn auf alle Weiſe zu erleichtern.“

Die weſentlichſten Beſtimmungen des Staatsvertrages vom 10. April 1841 (veröffentlicht mittelſt Königl. Kabinets-Ordre vom 14. Januar 1842) wollen wir in Nachſtehendem mittheilen.

Da Seine Majeſtät der König von Preußen, Seine Majeſtät der König von Hannover und Seine Durchlaucht der Herzog zu Braunſchweig und Lüneburg, die Abſicht haben, Allerhöchſt und Höchſt Ihre Gebiete durch eine Eiſenbahn, welche ſich an die von der Königl. Preußiſchen Regierung bereits genehmigten Bahnlinien anſchließen ſoll, in nähere Verbindung zu bringen, ſo ſind zur Feſtſtellung der dadurch entſtehenden, eine gemeinſchaftliche Uebereinkunft erfordernden, Verhältniſſe Bevollmächtigte ernannt, welche nach vorhergegangener Verhandlung über folgende Punkte übereingekommen ſind:

Artikel 1.

Die Königl. Preußiſche, die Königl. Hannoveriſche und die Herzogl. Braunſchweigiſche Regierung verpflichten ſich, innerhalb ihres Gebietes die Errichtung einer Eiſenbahn von Magdeburg über Oſchersleben nach Braunſchweig, Hannover und Minden zu geſtatten. Zwiſchen den obengenannten Orten ſoll die Bahn in einer ununterbrochenen ſo geraden Richtung geführt werden, als es die Territorial-, Terrain- und Verkehrs-Verhältniſſe irgend zulaſſen.

Artikel 2.

Da die im Artikel 1 bezeichnete Eiſenbahn ein zuſammenhängendes Ganze bilden ſoll, ſo machen die hohen kontrahirenden Regierungen ſich verbindlich, die Spurweite für dieſe Bahn mit der auf den Preußiſchen Eiſenbahnen angenommenen, von 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll Engliſch im Lichten der Schienen, in Uebereinſtimmung zu bringen und zu erhalten.

Artikel 3.

Es bleibt einer jeden der hohen kontrahirenden Regierungen überlaſſen, innerhalb ihres Gebietes die Ausführung der Bahn entweder ſelbſt zu übernehmen oder eine Geſellſchaft von Privat-Unternehmern dafür zu konzeſſioniren, in welchem letzteren Falle den konzeſſionirten Geſellſchaften dieſelben allgemeinen Erleichterungen zu Theil werden ſollen, welche die in den reſp. Staaten bereits beſtehenden oder künftig zu erlaſſenden Verordnungen anderen Eiſenbahn-Unternehmungen einräumen. Von den ſolchergeſtalt ertheilten Konzeſſionen werden die hohen kontrahirenden Regierungen ſich Mittheilung machen.

Artikel 4.

Die hohen kontrahirenden Regierungen werden dahin ſehen, daß die Regulirung der Fahrten auf eine dem Zwecke möglichſt entſprechende Weiſe geſchieht. Insbeſondere wollen dieſelben durch nähere Verſtändigung zu erreichen ſuchen, daß täglich wenigſtens ein Mal die Fahrten auf den von verſchiedenen Unternehmern angelegten Eiſenbahnen in einander greifen.

Artikel 5.

Zwiſchen den gegenſeitigen Unterthanen ſoll ſowohl bei Feſtſtellung der Beförderungspreiſe, als der Zeit der Abfertigung kein Unterſchied gemacht werden; namentlich ſollen die aus dem Gebiete des einen Staats in das Gebiet des andern Staats übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rückſichtlich der Beförderungspreiſe ungünſtiger behandelt werden, als die aus den betreffenden Staaten abgehenden oder darin verbleibenden.

Artikel 6.

Damit die Benutzung der Eiſenbahn zum Waaren-Transport befördert werde, wollen die hohen kontrahirenden Regierungen, ſobald es thunlich ſein wird, in Unterhandlung treten, um zu einer Vereinbarung über eine ſolche gegenſeitige Ermäßigung der Durchgangs-Abgaben zu gelangen, daß dadurch die Waarendurchfuhr durch das Gebiet der kontrahirenden Staaten möglichſt erleichtert wird.

Artikel 7.

Um den Aufenthalt zu beſeitigen, welcher entſtehen würde, wenn in jedem der drei kontrahirenden Staaten die zur Befahrung der Eiſenbahn dienenden Wagen und die auf denſelben zu transportirenden Waaren und Effekten den über Deklaration, Reviſion und ſonſtige Abfertigung der ein- und ausgehenden Waaren beſtehenden zoll- reſp. ſteuergeſetzlichen Vorſchriften an der Grenze unterworfen werden ſollten, ſind die hohen kontrahirenden Regierungen übereingekommen, durch entſprechende und übereinſtimmend zu treffende Anordnungen, insbeſondere durch gleichmäßige Beſtimmungen über die Verladung und den Verſchluß der auf der Eiſenbahn zu befördernden Gegenſtände, ſo wie durch Einrichtung einer Begleitung der eingehenden Wagenzüge von der Grenze ab, bis zu einem zur Vornahme der zollamtlichen Abfertigung geeigneten Orte im Innern und umgekehrt, ſo weit nöthig, der ausgehenden Wagenzüge von einem ſolchen Orte bis zur Grenze durch Zoll- und Steuer-Beamte die Anwendung eines erleichternden Verfahrens möglich zu machen, durch welches der oben erwähnte Zweck erreicht werden kann, ohne das Intereſſe der gegenſeitigen Zoll- und Steuer-Verwaltungen zu gefährden.

Die deshalb anzuordnenden ſpeziellen Maaßregeln bleiben einer beſondern Uebereinkunft vorbehalten.

Artikel 8.

Die Königl. Preußiſche, die Königl. Hannoverſche und die Herzogl. Braunſchweigiſche Regierung verpflichten ſich, bei Mobilmachungen und außerordentlichen Truppenbewegungen Anſtalten zu treffen und reſp. die Eiſenbahn-Unternehmer dazu anzuhalten, daß für die auf der Eiſenbahn zwiſchen Magdeburg und Minden zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfniſſen und Militär-Effekten aller Art auch außerordentliche Fahrten eingerichtet und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umſtänden bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, ſondern auch die ſonſt noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden. — Den Militärverwaltungen der kontrahirenden Staaten wird gegenſeitig die Befugniß vorbehalten, ſich zu dergleichen Transporten eigener Transport- oder eigener Dampfwagen zu bedienen. In ſolchen Fällen wird an die Eiſenbahn-Unternehmer außer der Erſtattung der Feuerungskoſten nur ein mäßiges Bahngeld, ſo wie eine Vergütung für die etwaige Benutzung der Transportmittel der Eiſenbahn-Unternehmung gewährt. — Auch wollen die hohen kontrahirenden Regierungen darauf hinwirken, daß von den Eiſenbahn-Unternehmern eine Anzahl von Transportfahrzeugen ſo eingerichtet wird, um nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden zu können. Rückſichtlich der Beförderungspreiſe für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfniſſe, ſo wie Militär-Effekten jeglicher Art, ſoll kein Unterſchied zwiſchen den reſp Regierungen gemacht und von keiner derſelben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen die betreffende Regierung für ihre eigenen Transporte der gedachten Art an die Unternehmer der in ihrem Gebiete belegenen Bahnſtrecke zu entrichten hat. Die den reſp. Regierungen eigenthümlich gehörigen Militär-Effekten, welche auf der Eiſenbahn befördert werden ſollen, bleiben von der Entrichtung der Durchgangsabgaben befreit. Dergleichen Transporte müſ-

ſen jedoch zu dem Behufe entweder unter militäriſcher Begleitung gehen, oder mit einem Paſſe der abſendenden Militärbehörde verſehen ſein.

Artikel 9.

Die Beſtimmungen in den zwiſchen der Königl. Preußiſchen und Königl. Hannoveriſchen und zwiſchen der Königl. Preußiſchen und Herzogl. Braunſchweigiſchen General-Poſt-Verwaltung beſtehenden Verträgen, welche auf den Tranſit der Königl. Preußiſchen Reit-, Fahr- und Schnellpoſt-Sendungen durch das Königl. Hannoveriſche und durch das Herzogl. Braunſchweigiſche Gebiet Bezug haben, werden nach Eröffnung einer Eiſenbahn-Anlage zwiſchen Magdeburg und Minden über Braunſchweig und Hannover in ſo weit aufgehoben, als der beſagte Tranſit auf den bisherigen Poſtrouten und durch die bisherigen Transportmittel entbehrlich wird. Statt dieſer Beſtimmungen kommen dann folgende zur Anwendung:

a. Die Königl. Hannoveriſche und die Herzogl. Braunſchweigiſche Regierung werden den Preußiſchen Brief-, Geld- und Packetſendungen jeglicher Art, welche, den beſtehenden Geſetzen gemäß, von der Königl. Preußiſchen General-Poſt-Verwaltung befördert werden, auf der Eiſenbahn zwiſchen Magdeburg und Minden von einer Preußiſchen Grenzſtation bis zur andern den ungehinderten Tranſit durch das Königl. Hannoveriſche und durch das Herzogl. Braunſchweigiſche Gebiet in derſelben Beſchaffenheit, wie ſolche auf den reſp. Grenzen ankommen, ſo lange geſtatten, als jene Eiſenbahn beſteht.

b. Die gedachten Regierungen ſichern der Königl. Preußiſchen General-Poſt-Verwaltung bei dem unter a. erwähnten Tranſit in Ihren reſp. Landesgebieten auf der in Rede ſtehenden Eiſenbahn ſchnelle und ſichere Beförderung aller Preußiſchen Poſtſendungen in demſelben Maaße zu, wie ſolche den eigenen Königl. Hannoveriſchen und Herzogl. Braunſchweigiſchen Poſtſendungen von den reſp. Eiſenbahn-Unternehmern gewährt werden muß.

c. Die Königl. Preußiſche General-Poſt-Verwaltung wird dagegen von dem Zeitpunkte an, wo die Eiſenbahn von der Braunſchweigiſchen Grenze bis Minden zur Beförderung der Preußiſchen Poſtſendungen benutzt wird, an die Königl. Hannoveriſche und an die Herzogl. Braunſchweigiſche General-Poſt-Verwaltung eine den veränderten Verhältniſſen entſprechende Vergütung gewähren.

Die Feſtſtellung dieſer Vergütung, von welcher die Erfüllung der ſub a. und b. erwähnten Zugeſtändniſſe abhängig gemacht wird, bleibt einer näheren Vereinbarung der gegenſeitigen oberſten Poſtbehörden vorbehalten.

d. Sollte in Folge der Eiſenbahn-Anlage künftig im Hannoveriſchen und im Braunſchweigiſchen eine allgemeine Porto-Ermäßigung eintreten, ſo machen die Regierungen beider Staaten ſich anheiſchig, die Königl. Preußiſcher Seits zu entrichtenden Tranſit-Portoſätze nach dem Verhältniß jener allgemeinen Porto-Ermäßigung herabzuſetzen.

e. Die Königl. Preußiſche, ſo wie die Königl. Hannoveriſche Regierung machen ſich verbindlich, durch geeignete Verhandlung reſp. mit der Kurfürſtl. Heſſiſchen und der Fürſtl. Lippeſchen Regierung zu erwirken, daß den Preußiſchen Brief-, Packet- und Geldſendungen jeglicher Art der ungehinderte Tranſit durch den Theil des Kurfürſtl. Heſſiſchen oder Fürſtl. Lippeſchen Gebiets, der etwa von der Eiſenbahn zwiſchen Magdeburg und Minden berührt werden möchte, ſo lange dieſe Eiſenbahn beſteht, zugeſichert werde.

Artikel 10.

Obwohl nach Königl. Preußiſchen, Königl. Hannoveriſchen und Herzogl. Braunſchweigiſchen Geſetzen Hazardſpiele in den gegenſeitigen Landen unterſagt ſind, ſo

wollen die hohen kontrahirenden Regierungen doch noch ein beſonderes wachſames Auge darauf haben, daß auf den Bahnhöfen oder in den zur Eiſenbahn gehörigen Gebäuden weder Spielbanken angelegt, noch überhaupt daſelbſt Hazardſpiele irgend einer Art geduldet werden.

Artikel 11.

Gegenwärtiger Vertrag ſoll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechſelung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden ſobald als möglich bewirkt werden.

Deſſen zu Urkund iſt derſelbe von den gegenſeitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und beſiegelt worden.

So geſchehen Berlin, den 10. April 1841.

Dieſem Vertrage waren noch zwei Nachträge zugefügt, welche wir hier übergehen, um ſie unter den Braunſchweigiſchen und Hannoveriſchen Eiſenbahnen anzuführen, da ſie auf dieſe Bezug haben.

Die Allerhöchſte Kabinets-Ordre in Bezug auf die Anlage einer Eiſenbahn von Magdeburg nach Halberſtadt und Groß-Oſchersleben erfolgte hierauf unterm 14. Januar 1842 und lautete wie folgt:

„Nachdem für die Ausführung einer Eiſenbahn von Magdeburg nach Groß-Oſchersleben und von da nach Halberſtadt eine Aktien-Geſellſchaft zuſammengetreten und die Fortſetzung der Bahn von Groß-Oſchersleben nach Wolfenbüttel zum Anſchluß an die von dort nach Braunſchweig führende Eiſenbahn von der Herzoglich Braunſchweigiſchen Regierung übernommen worden iſt, will Ich mit Rückſicht auf die am 10. April 1841 mit der Königl. Hannoveriſchen und der Herzoglich Braunſchweigiſchen Regierung wegen der Herſtellung einer Eiſenbahn von Magdeburg über Groß-Oſchersleben nach Braunſchweig, Hannover und Minden abgeſchloſſenen Verträge zur Anlage einer Eiſenbahn von Magdeburg über Groß-Oſchersleben nach der Landesgrenze in der Richtung auf Wolfenbüttel, in Verbindung mit einer Eiſenbahn von Groß-Oſchersleben nach Halberſtadt, hierdurch die in ihrem Berichte vom 1. d. M. nachgeſuchte landesherrliche Genehmigung ertheilen. Zugleich beſtimme Ich, daß die in dem Geſetze über die Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorſchriften, namentlich diejenigen über die Expropriation, nebſt den in den vorerwähnten Staatsverträgen vom 10. April 1841 enthaltenen beſonderen Beſtimmungen und Maaßgaben auf die eben gedachte Eiſenbahn Anwendung finden ſollen, und daß insbeſondere in Anſehung der Fahrten auf der Magdeburg-Halberſtädter Eiſenbahn, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf den damit in Verbindung ſtehenden Eiſenbahnen zu ſichern, nicht nur die Genehmigung, ſondern auch die Abänderung der Fuhrpläne der Regierung zu Magdeburg vorbehalten bleiben ſoll. Die gegenwärtige Ordre iſt mit den oben gedachten Staatsverträgen vom 10. April 1841 durch die Geſetzſammlung bekannt zu machen.

Berlin, den 14. Januar 1842.

Friedrich Wilhelm.

Von demſelben Tage iſt die Beſtätigungs-Urkunde, durch welche das Statut genehmigt und der Geſellſchaft unter dem Namen: „Magdeburg-Halberſtädter Eiſenbahn-Geſellſchaft“ mit einem Grundkapitale von 1,700000 Thaler die Rechte einer Korporation verliehen wurden.

Im Laufe des Winters von $18\frac{41}{42}$ waren alle techniſchen und adminiſtrativen Vorarbeiten, inkl. der Einleitungen zur Lieferung der Baumaterialien,

ſo weit gediehen, daß der Bau der Bahn am 21. März 1842 mit Sicherheit begonnen und mit der größten Thätigkeit fortgeſetzt werden konnte. Im Monat Juni 1843 trat indeſſen unerwartet eine überaus ungünſtige Witterung und ein in ſolcher Jahreszeit ſeltenes Hochwaſſer der Bude und Holzemme ein, daß es nur mittelſt ungewöhnlicher Anſtrengungen und einiger Geldopfer gelang, das gegebene Verſprechen zu halten, den Betrieb der Bahn mit der von Braunſchweig nach Groß-Oſchersleben führenden zu gleicher Zeit am 15. Juli 1843 zu eröffnen. Der eigentliche Bau der ganzen Bahn mit allem Zubehör war daher in noch nicht vollen 16 Monaten vollendet, ohne daß der Solidität des Baues irgend Eintrag geſchehen wäre.

Der Bahnkörper hatte ſchon damals und ungeachtet der vorangegangenen ſehr ungünſtigen Witterungs-Verhältniſſe überall ein freundliches Anſehen, und nur die Bahnſtrecke bei Magdeburg und einige Baulichkeiten in Halberſtadt, Groß-Oſchersleben und Magdeburg hatten noch nicht vollendet werden können, was aber dem Betriebe ſelbſt nicht weſentlichen Eintrag that, ſondern nur einige Unbequemlichkeiten veranlaßte.

Der Betrieb ging vom erſten Augenblicke an mit wünſchenswerther Regelmäßigkeit von Statten, was namentlich dem Umſtande zu verdanken war, daß derſelbe vertragsmäßig und ſofort in die Hand des Direktoriums der Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn-Geſellſchaft gelegt wurde, welches das Unternehmen von Anfang an mit geübten Betriebsbeamten verſah und ſich des Verkehrs auf der Bahn mit gleicher Liebe und Sorgfalt annahm, als des längſt geordneten Betriebes auf der eigenen Bahn. Auch Seitens der Herzoglich Braunſchweigiſchen Eiſenbahn-Kommiſſion hat ſich das freundlichſte Entgegenkommen bei Regulirung der Fahrpläne des gemeinſchaftlichen Betriebes und anderer wichtigen Beziehungen zu Tage gelegt, ſo daß ein ferneres Gedeihen dieſes Unternehmens nicht zu bezweifeln iſt.

Die Einzahlung der letzten Aktien-Rate geſchah am 31. Juli 1843.

b. Richtung, Länge, Steigungs- und Krümmungs-Verhältniſſe der Bahn.

Vom Magdeburg-Leipziger Bahnhofe (auf dem Platze der früheren Militär-Bäckerei) am Fürſtenwall führt die Bahn auf einem beſonderen (dritten) Geleiſe, neben den beiden Geleiſen der Magdeburg-Leipziger Bahn, durch die Feſtungswerke nach dem $\frac{1}{3}$ Meile entfernten Betriebs-Bahnhofe bei Buckau; von da ab geht die Bahnlinie über Bottmersdorf, Klein- und Groß-Germersleben, Klein-Oſchersleben und Hadmersleben nach Groß-Oſchersleben, wo ein Arm nach Wolfenbüttel, der zur vorliegenden Bahn gehörige aber über Nienhagen nach Halberſtadt führt.

Die Geſammtlänge der Bahn iſt 7,8 Meilen, wovon 5,1 Meilen auf die Strecke von Magdeburg bis Groß-Oſchersleben, 2,7 Meilen dagegen auf die Zweigbahn von Groß-Oſchersleben nach Halberſtadt kommen.

Zwiſchenſtationen ſind: bei Langenweddingen, Vorwerk Blumenberg (unweit Groß-Wanzleben), Hadmersleben, Groß-Oſchersleben und Nienhagen.

c. Anlagekoſten, Art des Baues u. ſ. w.

Nach dem Ueberſchlage, welcher der Aktien-Zeichnung zum Grunde lag, wurde ein Kapital von 1,700000 Thlr. für erforderlich erachtet und ſollte durch 17000 Aktien jede zu 100 Thlr. zuſammengebracht werden. Es gelang indeſſen nicht, dieſe Summe ganz zuſammenzubringen, ſondern es konnten nur 15747 Aktien untergebracht werden, ſo daß 125300 Thlr. an der durch den Ueberſchlag nachgewieſenen Summe fehlten. Die Geſellſchaft beſchloß aber dennoch, den Bau beginnen zu laſſen und ſeiner Zeit für Beſchaffung der fehlenden Mittel zu ſorgen, wozu der Ausweg, nach dem Beiſpiel anderer Eiſenbahn-Geſellſchaften: „Prioritäts-Aktien zu kreiren", als der leichteſte erſchien. Nachdem aber alle Bauten und Anſchaffungen und alle übrigen Verhältniſſe kontraktlich ſicher geſtellt waren, ließ ſich jedoch mit voller Gewißheit überſehen, daß nicht allein die an dem urſprünglich beſtimmten Aktien-Kapitale fehlende Summe von 125300 Thlr. erſpart werde, ſondern daß außerdem noch die Summe von etwa 100000 Thlr. disponibel bliebe.

Dieſe Anſicht hat ſich auch beinahe bewährt, denn der Rechnungsabſchluß vom 30. April 1844 weiſt folgende Reſultate nach:

	Ausgaben. Thlr.	ſg.	pf.	Einnahmen. Thlr.	ſg.	pf.
Aktien-Kapital-Konto	.	.	.	1,700000	—	—
Extraordinäre Einnahmen.	.	.	.	14579	5	7
Zinſen-Konto	.	.	.	9784	15	9
Aktionäre	.	.	.	132	—	—
Herzoglich Braunſchweigiſche Eiſenbahn-Kommiſſion	.	.	.	9551	2	7
Oſcherslebener Reſtaurations-Pachtgelder	.	.	.	525	—	—
Tit. I. Erdarbeiten	115071	8	10			
„ II. Grundentſchädigung.	151556	1	3			
„ III. Brücken und Durchläſſe	22459	22	—			
„ IV. Wegeübergänge	13833	28	2			
„ V. Oberbau						
(Thlr. ſg. pf.)						
A. Oberbauarbeiten . . 60837 27 1						
B. Hölzer 127178 8 1						
C. Schienen 307031 7 9						
D. Chairs 20691 16 10						
E. Nägel und Schrauben 17229 18 2	532968	17	11			
„ VI. Abtheilungszeichen	8476	21	10			
„ VII. Gebäude:						
(Thlr. ſg. pf.)						
A. Bahnhof Halberſtadt 65606 13 1						
B. Bahnhof Oſchersleben 47069 11 1						
C. Gebäude in Magdeburg 55352 21 1						
D. Kleine Stationsgebäude 11362 27 1	179391	12	4			
„ VIII. Maſchinen und Wagen	220149	22	—			
Latus .	1,243907	14	4	1,734571	23	11

				Ausgaben.			Einnahmen.		
				Thlr.	ſg.	pf	Thlr.	ſg.	pf.
Transport .				1,243907	14	4	1,734571	23	11
Tit. IX. Insgemein:	Thlr.	ſg.	pf.						
A. Direktionskoſten . .	28544	24	6						
B. Vorarbeiten	12747	11	8						
C. Bücher, Karten u. Pläne	19	27	6						
D. Inventarium . . .	108	12	6						
E. Diverſe Unkoſten . .	9896	11	5	51316	27	7			
„ X. Verzinſung des Aktien-Kapitals . . .				38242	16	—			
Vorſchuß-Konto				141600	18	—			
Grundabgaben				6	13	—			
Diverſe Konto's, Saldo's laufender Rechnungen .				13162	29	8			
Depoſiten-Konto 125000 Thlr. in Bahnaktien und 71800 Thlr. in Pfandbriefen und Prioritätsaktien				199437	9	—			
Kapitalien gegen Pfand ausgeliehen				10000	—	—			
Kaſſa-Konto, Beſtand für Monat Mai				36897	16	4			
Summa .				1,734571	23	11	1,734571	23	11

Von den vorſtehenden Ausgaben iſt jedoch nachſtehender Beſtand der Geldmittel der Geſellſchaft in Abzug zu bringen:

1. 125000 Thlr. in Magdeburg-Halberſtädter Eiſenbahn-Aktien,
2. 71800 „ „ Pfandbriefen und Prioritäts-Aktien,
3. 10000 „ „ ausgeliehenen Kapitalien,
4. 7000 „ „ baarem Beſtand,

Summa . 213800 Thlr.

Von dem aufgeführten Beſtande von 36897 Thlr. 16 Sgr. 4 Pf. gehen nämlich noch ab: etwa 26000 Thlr. pro 1. Januar 1844 fällig gewordene und gezahlte Zinſen und etwa 3600 Thlr. gezahlte Grund-Entſchädigungen, welche Poſten noch nicht zur Verausgabung gebracht waren.

Bei dem aufgeführten Beſtande von 213800 Thlr. ſind die geldwerthen Papiere nur nach dem Nominalwerthe gerechnet; wird deren jetziger Börſenkours zum Grunde gelegt, ſo erhöht ſich der Beſtand um etwa 40000 Thlr. Von dieſem Beſtande ſind aber für Grund-Entſchädigungen, die noch nicht haben bezahlt werden können, für noch rückſtändige Zahlungen, für Oberbau und Gebäude, für die Beamten-Unterſtützungs-Kaſſe und für andere kleinere Gegenſtände noch etwa 40000 Thlr. in Abrechnung zu bringen, ſo daß der Geſellſchaft wahrſcheinlich nach Leiſtung aller Ausgaben ein Reſervefonds von 200000 Thlr. übrig bleiben wird, wenn nämlich die geldwerthen Papiere nach dem jetzigen Kourſe berechnet werden und wenn die ſchwebenden Prozeſſe keinen ungünſtigen Ausgang nehmen.

Das auf den Bau der Bahn verwendete Kapital wird alsdann etwa 1,560771 Thlr. betragen, wonach ſich die Durchſchnittskoſten einer Meile ungefähr auf 200000 Thlr. ſtellen.

Die Erſparung gegen das veranſchlagte Bau-Kapital erklärt ſich dadurch, daß ein Theil des Geſellſchafts-Vermögens in der Koursdifferenz der Aktien beſteht, und daß beim urſprünglichen Koſten-Ueberſchlag abſichtlich reichlich gerechnet wurde, um, bei dem Umſtande, daß die Bahn faſt 4 Meilen durch ein der Ueberſchwemmung ausgeſetztes Terrain geht, bei einer etwaigen ungünſtigen Bauzeit mit dem Baufonds nicht in Verlegenheit zu gerathen und um überall unvorhergeſehenen Mehrausgaben, woran es bei einem ſo großen Unternehmen faſt niemals fehlt, begegnen zu können. Dieſe Vorſicht iſt auch ganz an ihrem Orte geweſen, denn wäre das Hauptbaujahr 1842, das durch ſeine ungewöhnliche Trockenheit ſich auszeichnete, nicht dem Unternehmen und dem Bau durch die Niederungen ſo durchaus günſtig geweſen, und wäre ſtatt deſſen der Bau in einen ſo naſſen und ſo von Ueberſchwemmungen begleiteten Sommer gefallen, als ihn das Jahr 1843 darbot, ſo würde die Geſellſchaft auch mit dem reichlich gerechneten Fonds kaum im Stande geweſen ſein, die Bahn nebſt allem Zubehör fertig herzuſtellen.

Obwohl bei den Erdarbeiten und den Gebäuden auf den Bahnhöfen bedeutende, nicht vorher zu ſehen geweſene Mehrausgaben eintraten, ſo ſind dagegen beim Oberbau durch günſtige Konjunkturen in den Eiſenpreiſen und bei der Grund-Entſchädigung, ſo wie auch bei Anſchaffung der Maſchinen und Wagen und bei den Brücken und Durchläſſen noch namhaftere Summen erſpart worden.

Nach einem Beſchluß des Geſellſchafts-Ausſchuſſes ſollen dieſe erſparten Summen den, jedem ſoliden Aktien-Unternehmen erforderlichen Reſervefonds bilden, welcher dann durch Theilnahme an den jährlichen Dividenden um ſo geringfügiger bedacht zu werden braucht, und dadurch den Aktionären wieder zu Gute kommt. Die Exiſtenz eines ſolchen Reſervefonds iſt ſchon jetzt von Wichtigkeit, wo wegen des vermehrten Verkehrs zwei neue große Lokomotive nebſt Zubehör für den Gütertransport und 15 neue Wagen zum Holz- und Kohlentransport haben in Beſtellung gegeben werden müſſen, welche etwa 40000 Thlr. koſten werden. Ein ſolcher Fonds wird auch der Geſellſchaft ſehr zu Statten kommen, wenn, was unausbleiblich ſcheint, nach Vollendung der Bahnen nach dem Rhein und den Hanſeſtädten, ein zweites Schienengeleis auf der großen Hauptſtraße zwiſchen Groß-Oſchersleben und Magdeburg gelegt werden muß, und wo es dann vielleicht ganz ohne Kreirung von Prioritäts-Aktien abgehen, oder doch mit einer nicht bedeutenden Quantität ſolcher Aktien abgethan werden kann. Auf alle Fälle aber hat eine Geſellſchaft in einem ſo anſehnlichen Reſervefonds eine ſolide Baſis.

d. Steigungs- und
e. Krümmungs-Verhältniſſe.

Die Steigungen ſind ſehr günſtig, was bei der Nähe eines ſo großen Gebirges, wie der Harz, kaum erwartet werden ſollte; allein dieſes Gebirge ſchneidet ſich auf der nördlichen Seite beinahe ſcharf ab und hat nicht, wie auf den andern drei Seiten, weit vorſpringende mächtige Vorberge; nur flache Hügelketten bilden hier den Uebergang zur norddeutſchen Ebene.

Die Steigungen betragen im Ganzen 15451 Ruthen, die horizontalen Bahnſtrecken dagegen 560 Ruthen; die größte Steigung iſt 1:300 auf 600 Ruthen Länge, wogegen ſich aber noch mehrere Steigungen 1:300 nähern, wie aus nachſtehender Angabe hervorgeht.

Länge der einzelnen Steigungen. Ruthen.		Länge der einzelnen Steigungen. Ruthen.	
155,5	1 : 944	240	1 : 450
Bahnhof bei Magdeburg.		240	horizontal.
300,3	1 : 420	1920	1 : 1800
184,3	1 : 407	320	1 : 310
1680	1 : 304	140,9	horizontal.
480	1 : 395	Bahnhof bei Oſchersleben.	
360	1 : 5400	400	1 : 462
560	1 : 314	380	1 : 1900
360	1 : 348	600	1 : 1286
40	horizontal.	520	1 : 945
Bahnhof b. Langenweddingen.		160	1 : 1129
480	1 : 310	360	1 : 1054
640	1 : 1011	280	1 : 542
260	1 : 318	600	1 : 511
730	1 : 429	200	1 : 480
120	1 : 720	800	1 : 414
600	1 : 300	960	1 : 320
240	1 : 1029	100	horizontal.
40	horizontal.	Bahnhof bei Halberſtadt.	

Die Krümmungen ſind ebenfalls günſtig, indem die Radien der Kurven nicht unter 300 Ruthen lang ſind.

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Das Planum iſt von Magdeburg bis Groß-Oſchersleben, eben ſo wie die Fortſetzung nach Braunſchweig für doppeltes Geleiſe, 24 Fuß breit, die Flügelbahn für Halberſtadt jedoch nur für ein Geleiſe erbaut. Die Erdarbeiten, eben ſo die Brückenbauten auf der Bahn ſind höchſt unbedeutend; die geſammte zu bewegende Erdmaſſe betrug ungefähr 153000 Schachtruthen; die bedeutendſten Brücken führen über die Bode und Holzemme.

Da die Bahn auf einer Länge von 3 Meilen das Inundationsgebiet der Bode und Holzemme berührt, ſo ſind die dem Hochwaſſer und Wellenſchlag am meiſten ausgeſetzten Stellen die Böſchungen und Seitengräben des Bahndammes durch Raſenbelag und, wo es erforderlich war, durch Weidenpflanzungen und Faſchinaden geſichert, welche erſtere ſich durch ihren Ertrag überdies reichlich bezahlt machen werden.

Der Oberbau beſteht aus 3 Fuß von einander liegenden Querſchwellen, auf welchen Vignoles-Schienen mittelſt Unterlageplatten und Hacknägel befeſtigt ſind; die Befeſtigung der Unterlageplatten geſchah mit Blechen und Holzſchrau-

ben. An den Stößen ruhen die Schienen außerdem auf kurzen Langſchwellen, um ein Verſchieben derſelben zu verhindern.

An Schienen waren 72000 Ztr. erforderlich, die von den Schienenlieferanten Bagnalls et Sons zu Weſt-Bromwich in Staffordſhire nach Hull geliefert und von dort nach Hamburg eingeſchifft wurden. Die Länge derſelben war zu 15 Fuß, die Schwere dagegen pro Fuß zu 18 Pfund angenommen. Die Erfahrung zeigte aber, daß auf denjenigen Nebengeleiſen der Bahnhöfe, welche von den Perſonen- und Güterzügen nicht paſſirt werden, die viel leichteren und deshalb auch viel wohlfeileren Flachſchienen ſich ſehr gut bewährten. Es wurden deshalb der Koſtenerſparniß wegen 70 Tons Flachſchienen beſchafft; eben ſo wurden, um die häufigen Stöße an den Enden der Schienen und deren koſtſpielige Befeſtigung zu vermindern, nachträglich, ſtatt der 15 Fuß langen Schienen, dergleichen von 18 Fuß Länge beſtellt und von letzterer Sorte beinahe die Hälfte des ganzen Bedarfs verwendet.

In Bezug auf den Magdeburger Bahnhof iſt zu bemerken, daß hier die Erbauung mehrerer Gebäude unterbleiben konnte.

Nach einem mit der Geſellſchaft der Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn abgeſchloſſenen Vertrage übernimmt dieſelbe nämlich vorläufig auf die Zeitdauer von 5 Jahren den Betrieb auf der Bahn, wodurch die Ausgaben für die Anlage umfaſſender Reparatur-Gebäude und Werkſtätten verſchiedener Art, eines Coaks-Brennerei-Etabliſſements, Adminiſtrations-Gebäudes am Anfangspunkte der Bahn zu Magdeburg erſpart und die Adminiſtrations-Koſten anſehnlich vermindert werden. Zur Sicherung jedoch für den Fall, daß dieſer Vertrag in der Folge aufgehoben werden ſollte, ſind die erforderlichen Einrichtungen zur eigenen Uebernahme des Betriebes getroffen, die dazu nöthigen Grundſtücke theils akquirirt, theils deren Erwerbung ſicher geſtellt und inzwiſchen die hierzu erkauften Grundſtücke ſo vortheilhaft verpachtet, daß das Anlage-Kapital durch einen guten Zinsfuß gedeckt worden iſt.

Das zum Waarenverkehr und zur Aufnahme der mit der Eiſenbahn zu befördernden Güter ſehr zweckmäßig belegene Militär-Bäckereigehöfte an der Elbe wurde von der Geſellſchaft erworben und dafür auf Koſten der Geſellſchaft eine neue Militär-Bäckerei erbaut.

Von den Bahnhöfen gehört der in Halberſtadt gelegene zu den bedeutendſten, indem die Gebäude aus einer großen Paſſagier-Empfangshalle mit Anbauten für die erforderlichen Expeditionen, zwei Güterſchuppen für ankommende und abgehende Güter, einem Einnehmerhauſe inkl. Billet-Amt, dem Lokomotivegebäude und einem Coaksſchuppen beſtehen. Die Empfangshalle iſt zugleich zur Aufſtellung der Perſonenwagen eingerichtet.

In Betreff der Einrichtungen auf dem wichtigen Stationspunkt Groß Oſchersleben iſt mit der Herzogl. Braunſchweigiſchen Eiſenbahn-Kommiſſion eine Uebereinkunft dahin getroffen, daß das zu erbauende Paſſagiergebäude von beiden Eiſenbahn-Verwaltungen bezahlt und benutzt werde, daß ſich jedoch jede Verwaltung in Betreff der übrigen Gebäude ganz nach ihren Bedürfniſſen einrichte, beide Bahnhöfe aber neben einander liegen und jede zuläſſige Bequemlichkeit erhalten ſollen.

Von Seiten der Geſellſchaft ſind daſelbſt ein Lokomotivehaus, ein Güter- und Perſonenwagenſchuppen und ein Beamtenhaus aufgeführt.

Die Gebäude auf den andern Stationen ſind nicht bedeutend und beſtehen höchſtens aus einer Waſſerſtation, einem Wagenſchuppen und einer Wohnung für den Bahnhofs-Aufſeher.

g. Betriebsmittel und Betriebseinrichtungen.

Die Betriebsmittel beſtehen nach dem letzten Jahresberichte vom 29. Mai 1844 aus:

6 Lokomotive und Tender,
10 Perſonenwagen I. und II. Klaſſe,
7 „ III. Klaſſe (bedeckt),
15 „ „ (offen),
7 achträdrigen Güterwagen (bedeckt),
12 vierrädrigen offenen Güterwagen, von welchen 5 Stück auch zum Viehtransport eingerichtet ſind,
2 vierrädrigen Gepäckwagen,
2 Pferdetransportwagen,
3 Schneepflügen.

Außerdem beſitzt die Geſellſchaft gemeinſchaftlich mit der Herzogl. Braunſchweigiſchen Eiſenbahn-Kommiſſion

10 achträdrige Güterwagen,
16 vierrädrige bedeckte Güterwagen,
4 vierrädrige Gepäckwagen,
2 vierrädrige offene Transportwagen,
2 Pferdetransportwagen,

welche für den Uebergang von einer zur andern Bahn, mithin zur ununterbrochenen Güter- u. ſ. w. Beförderung zwiſchen Magdeburg und Braunſchweig, ſo wie umgekehrt, beſtimmt ſind.

Für alleinige Rechnung der Geſellſchaft ſind noch in Beſtellung gegeben:

2 Lokomotive und Tender,
2 achträdrige Wagen zum Transport von Bauhölzern und
13 vierrädrige Wagen zum Transport von Kohlen,

indem ſich von dem Holz- und Kohlentransport ein nicht unwichtiger Verkehr abſehen läßt, und dem Publikum dadurch zugleich ein großer Gefallen Heizung geſchieht.

Von den 6 Lokomotive ſind 2 Stück von Sharp, Roberts et Comp. in Mancheſter, 2 Stück aus der Borſigſchen Fabrik in Berlin und 2 Stück aus der Fabrik der Magdeburger Elbdampfſchiffahrts-Geſellſchaft zu Buckau. Die Heizung derſelben geſchieht mit Coaks.

Die Perſonenwagen ſind ſämmtlich ſechsrädrig eingerichtet, und es iſt bei denſelben das neue Adams'ſche Federſyſtem, durch welches die Bewegung möglichſt ſanft wird, angenommen worden. Sie ſind größtentheils in der bewährten Werkſtätte der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn-Kompagnie zu Leipzig, zum Theil von den Wagen-Fabrikanten Schmidt et Winkens bei Halle erbaut und

behaupten wegen ihrer Eleganz und bequemen Einrichtung einen ausgezeichneten Ruf.

Wie ſchon vorher erwähnt worden iſt, ſo hat die Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn-Geſellſchaft die Leitung des Betriebes vorläufig auf 5 Jahre übernommen.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten.

In der Zeit vom 16. Juli bis 31. Dezember 1843 betrugen die Einnahmen:

Benennung.	Thlr.	ſg.	pf.
1) Aus dem Perſonenverkehre	45788	2	9
2) Aus dem Güterverkehre	—	—	—
3) Für Eilgut, Equipagen und Paſſagier-Gepäck	9729	14	7
4) Extraordinäre Einnahme aus dem Perſonenverkehre	46	—	—
5) Extraordinäre Einnahme aus dem Güterverkehre	17	15	—
6) Einnahme aus dem Transporte der nicht poſtzwangspflichtigen, über 40 Pfd. ſchweren Poſtſtücke	114	13	6
7) Andere unvorherzuſehende Einnahmen	169	5	—
Summa .	55864	20	10

Da von den Lokomotive im Ganzen 5618 Meilen durchlaufen ſind, ſo hat jede durchfahrene Meile 9 Thlr. 27 Sgr. 4,95 Pf. eingebracht, ein Reſultat, womit man ſehr zufrieden ſein kann.

Die Ausgaben in dem Zeitraum vom 16. Juli bis 31. Dezember 1843 waren dagegen:

Benennung.	Thlr.	ſg.	pf.
Tit. A. Beſoldung der Bahn-Beamten.			
1 Bahningenieur, 7 Bahnmeiſter, 62 Bahnwärter, 7 Ausweicheſteller	5774	17	—
Tit. B. Beſoldung der Betriebs-Beamten.			
4 Lokomotivführer, 4 Lokomotivführer-Lehrlinge, 3 Oberſchaffner, 2 Packmeiſter, 11 Unterſchaffner, 2 Portiers, 1 Werkführer . . .	3130	5	8
Tit. C. Beſoldung der Bahnaufſichts-Beamten.			
4 Bahnhofs-Aufſeher, 3 Nachtwächter	652	15	—
Tit. D. Beſoldung des Gepäck-Expeditions-Perſonals.			
3 Gepäck-Expedienten	387	7	6
Tit. E. Koſten des Billetweſens.			
1 Kontroleur, 5 Einnehmer	757	12	—
Tit. F. Allgemeine Verwaltungskoſten.			
1) Gehalte:			

Benennung.	Thlr.	ſg.	pf.
Antheil an den Gehalten der Direktoren, des Bevollmächtigten, des Rendanten, des Technikers im Bau-Bureau, des Expedienten und Regiſtrators, des Gehülfen des Rendanten, des Kalkulators, des Kaſtellans und des Boten	1220	20	10
2) Antheil an den Ausgaben für Hülfsſchreibereien, Schreib- u. Zeichnen-Materialien, andere Bureau-Bedürfniſſe, Heizung, Erleuchtung, Porto- und Inſertionskoſten, Reinigungskoſten u. ſ. w. . .	706	19	1
3) Gerichtskoſten und Stempel	—	—	—
4) Bücher, Karten, Pläne und öffentliche Blätter	7	13	9
5) Druckkoſten und lithographiſche Arbeiten	753	13	1
Summa Tit. F. .	2688	6	9
Tit. G. Unterhaltung der Bahn und Gebäude.			
1) Beſoldung der Bahnaufſichts-Beamten:			
a. Gehalte: $\frac{1}{3}$ Antheil an der Beſoldung von 4 Bahnwärtern zwiſchen Magdeburg und Buckau und 2 Ausweicheſtellern in Magdeburg	141	5	—
b. Löhne für Hülfs- und Zwiſchenwärter	76	—	—
2) Unterhaltung und Nachrichtung des Bahngeſtänges von Magdeburg bis zum Buckauer Bahnhofe	425	11	9
Vom Buckauer Bahnhofe bis Halberſtadt	11923	12	9
3) Unterhaltung aller Gebäude	30	26	8
4) Unterhaltung und Ergänzung der Bahn-Utenſilien	199	20	2
5) Unvorherzuſehende Ausgaben	—	—	—
Summa Tit. G. .	12796	16	4
Tit. H. Koſten des Transport-Betriebes.			
1) Beſoldung des Betriebs-Perſonals:			
a. Gehalte: $\frac{1}{3}$ Antheil an der Beſoldung des Wagenmeiſters und der Portiers in Magdeburg	86	5	—
b. Meilengelder für Lokomotivführer	90	25	—
c. Löhne an Arbeiter zum Reinigen der Lokomotive			
1. in Magdeburg: Antheil an dem Lohne dieſer Leute . .	71	8	1
2. in Halberſtadt	204	20	—
d. Handwerker und Arbeiter zur Beſorgung kleiner Reparaturen und Reinigen der Wagen:			
1. in Magdeburg: Antheil an dem Lohne dieſer Leute . .	274	11	7
2. in Oſchersleben	491	—	—
3. in Halberſtadt	602	6	—
e. Löhne für das Waſſerpumpen u. ſ. w.:			
1. in Magdeburg und Buckau: Antheil an dem Lohne dieſer Leute	87	7	10
2. in Langenweddingen	120	18	—
3. in Hadmersleben	120	24	—
4. in Oſchersleben	279	24	—
5. in Halberſtadt	127	12	—
2) Koſten des Bahnhofs-Aufſichts-Perſonals:			
a. Gehalte: $\frac{1}{3}$ Antheil an dem Gehalte des Bahnhofs-Aufſehers in Buckau	73	10	—
b. Für Unterhaltung der Bahnhofs-Hunde	16	7	6
Latus .	2645	29	—

Benennung.	Thlr.	ſg.	pf.
Transport .	2645	29	—
3) Koſten des Güter- und Gepäck-Transportes:			
a. Güter-Transport	—	—	—
b. Gepäck-Transport	—	—	—
Für das Auf- und Abladen von Eilgütern	218	15	—
4) Koſten des Billet-Weſens	6	—	—
5) Koſten der Transport-Kräfte:			
Antheil aus der gemeinſchaftlichen Berechnung .	7629	29	2
6) Koſten zur Inſtandhaltung der verſchiedenen Transportmittel:			
Antheil aus der gemeinſchaftlichen Berechnung	3147	5	9
7) Koſten für Erleuchtung der Bahn und Bahnhöfe inkl. Reparaturen ſämmtlicher Laternen	413	4	7
8) Koſten für Heizung und Erleuchtung der Paſſagierzimmer . . .	—	—	—
9) Koſten für Bekleidung der Beamten	310	14	11
Summa Tit. H. .	14371	8	5
Tit. I. Entſchädigungen.			
a. An die Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn-Geſellſchaft für Benutzung der Geleiſe u. ſ. w.	229	5	—
b. Dergleichen an dieſelbe für Mitbenutzung der Packkammer .	25	6	3
c. Sonſtige unvorherzuſehende Entſchädigungen	121	18	2
Summa Tit. I. .	375	29	5
Tit. K. Oeffentliche Abgaben	—	—	—
Tit. L. Feuer-Verſicherungen	147	9	—
Tit. M. Ergänzung und Unterhaltung des Inventars . .	282	10	—
Tit. N. Gratifikationen	—	—	—
Tit. O. Insgemein	22	3	2
Summa ſämmtlicher Ausgaben .	41385	20	3
" " Einnahmen	55864	20	10
Bleibt Reinertrag	14479	—	7

Weniger zufriedenſtellend erſcheint das Reſultat der Ausgaben, indem dieſe 74,08 der Brutto-Einnahme und für jede durchlaufene Meile 7 Thlr. 10 Sgr. 1,2 Pf. betragen.

Dies letztere Mißverhältniß erklärt ſich dadurch, daß in dem angegebenen Zeitraume blos zwei Perſonenzüge täglich gingen; der bei weitem größte Theil der Ausgaben, namentlich das Gehalt der großen Zahl der Beamten und die Koſten für Unterhaltung der Bahn, iſt aber derſelbe, ob täglich zwei oder mehrere Züge gehen, wodurch ſich denn das Verhältniß der Koſten gegen die durchlaufene Meilenzahl ganz natürlich zum Nachtheil der Bahnen ſtellt, die wenige Züge abgehen laſſen können. So koſtete für jede durchlaufene Meile das Brennmaterial nur 1 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf., und für Unterhaltung der Lokomotive und Tender für jede Meile 11 Sgr. 11 Pf., zuſammen alſo 1 Thlr. 15 Sgr. 7 Pf., mithin nur den fünften Theil des Geſammtbetrages

der Ausgaben. Dazu kommt noch der Umſtand, daß die Unterhaltung der Bahn, welche ſeit ihrer Eröffnung ſchon aus dem Betriebsfonds beſtritten iſt, vom 16. Juli bis 31. Dezember 1843 über 12000 Thlr., alſo eine ganz unverhältnißmäßige Summe gekoſtet hat.

Der Grund der unerwartet großen Ausgabe liegt alſo darin. Es iſt einmal eine ganz allgemeine Erfahrung, daß bei neuen Bahnen ſich der Bahnkörper da, wo Anſchüttungen Statt finden, ſtets um Etwas ſetzt, und dadurch viel Unterhaltungskoſten erfordert werden. Dieſer Erfolg war bei dieſer Bahn von Hauſe aus zu vermuthen, weil der Bahnkörper faſt auf der Hälfte ſeiner ganzen Länge von leichtem Wieſenboden aufgeſchüttet iſt, und eben dieſe aus leichterem Boden beſtehende und durchweg aufgeſchüttete Hälfte im Sommer 1843 ganz ungewöhnlichen Ueberſchwemmungen der Bode und Holzemme ausgeſetzt geweſen iſt, die auf das Sacken des durchgängig höher liegenden und aus leichterer Erde beſtehenden Bahnkörpers nothwendig von bedeutendem Einfluß ſein mußten. Die dadurch bedingten großen Ausgaben durften aber nicht angeſehen werden, wenn das Niveau aufrecht erhalten und wenn die Bahn in ſicherem, ja ſelbſt fahrbarem Zuſtande erhalten werden ſollte.

Wenn dieſe Koſten aus dem Baufonds beſtritten wären, ſo würde das Verhältniß der Betriebsausgaben ſich günſtiger geſtellt haben, es iſt jedoch dies abſichtlich unterlaſſen, weil die Verzinſung der Aktien für die letzte Hälfte des Jahres 1843 noch aus dem Haupt-Aktienfonds geſchehen iſt und es ſomit im Geldreſultate gleichgültig war, ob jene Unterhaltungskoſten beim Baufonds oder beim Betriebsfonds verausgabt wurden. Jedenfalls werden ſich aber künftig die Reſultate der Betriebsausgaben verbeſſern, da ſchon ein Güterzug beſteht und die bereits Statt gefundene Eröffnung der Bahnſtrecke von Hannover nach Braunſchweig einen lebhaften Verkehr verſpricht, welcher aber gewiß noch ſehr bedeutend zunehmen wird, wenn nach wenigen Jahren die Verbindungen mit dem Rhein und mit den beiden Hanſeſtädten hergeſtellt ſind.

Im Jahre 1844 betrugen die Einnahmen:

im Januar .	8013 Thlr.	15 Sgr.	7 Pf.
„ Februar .	7298 „	11 „	7 „
„ März . .	9271 „	12 „	1 „
„ April . .	11541 „	13 „	— „
Zuſammen .	36124 Thlr.	22 Sgr.	3 Pf.

i. Fahrordnung, Tarif.

Zwiſchen Magdeburg und Halberſtadt gehen täglich hin und zurück zwei Züge, welche zwiſchen Magdeburg und Groß-Oſchersleben in Blumenberg, zwiſchen Halberſtadt und Groß-Oſchersleben bei Nienhagen anhalten, um Paſſagiere aufzunehmen und abzuſetzen. Sämmtliche Züge ſtehen mit den in Groß-Oſchersleben ankommenden und von da abgehenden Zügen auf der Herzoglich Braunſchweigiſchen Eiſenbahn von und reſp. nach Braunſchweig und reſp. Harzburg in direkter Verbindung und ſchließen ſich in Magdeburg an

die Perſonenzüge der Magdeburg-Leipziger Bahn dergeſtalt an, daß mit den Morgenzügen nach Berlin und Leipzig und mit den Nachmittagszügen von Berlin und Leipzig eine unmittelbare Beförderung Statt findet.

Außer dieſen beiden Perſonenzügen beſteht noch in neuerer Zeit ein beſonderer Güterzug.

Perſonen-Tarif
in Silbergroſchen.

Von	nach Magdeburg. Klaſſe I.	II.	III.	nach Langen-weddingen. Klaſſe I.	II.	III.	nach Hadmers-leben. Klaſſe I.	II.	III.	nach Groß-Oſchersleben Klaſſe I.	II.	III.	nach Halberſtadt. Klaſſe I.	II.	III.
Magdeburg	—	—	—	12	8	5	24	16	10	30	20	12½	45	30	20
Langenweddingen . .	12	8	5	—	—	—	12	8	5	18	12	7½	35	23	15
Blumenberg . . .	—	—	—	5	3	2	7½	5	4	—	—	—	—	—	—
Hadmersleben . . .	24	16	10	12	8	5	—	—	—	6	4	3	22½	15	10
Groß-Oſchersleben .	30	20	12½	18	12	7½	6	4	3	—	—	—	16½	11	7
Nienhagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	6	4	6	4	3
Halberſtadt	45	30	20	35	23	15	22½	15	10	16½	11	7	—	—	—

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Von Magdeburg nach Braunſchweig .	$2\frac{5}{6}$ Thlr.	$1\frac{5}{6}$ Thlr.	$1\frac{1}{6}$ Thlr.
„ Halberſtadt „ „ .	$2\frac{1}{3}$ „	$1\frac{1}{2}$ „	1 „

Bemerkungen.

Kleine Kinder, welche noch auf dem Arm getragen werden müſſen, ſind von Bezahlung des Fahrgeldes frei und für zwei Kinder unter 10 Jahren iſt ein Fahrbillet zu löſen. Ein Kind unter 10 Jahren kann in der I. Wagenklaſſe auf ein Billet II. Klaſſe, und in der II. Wagenklaſſe auf ein Billet III. Klaſſe reiſen. In der III. Wagenklaſſe hat ein Erwachſener mit einem Kinde unter 10 Jahren nur ein Billet II. Klaſſe zu löſen.

Wagen I. Klaſſe zahlen pro Meile 1 Thlr. — Sgr.
„ II. „ „ „ — „ 20 „

Eine Perſon im eigenen Wagen hat ein Billet II. Klaſſe zu löſen.

Für 1 Pferd ſind — Thlr. 20 Sgr. pro Meile,
„ 2 Pferde iſt 1 „ — „ „
„ 3 „ ſind 2 „ — „ „

zu entrichten.

Der Reiſende hat 50 Pfund Gepäck frei. Für Uebergewicht iſt zu entrichten: für jede 10 Pfund (wobei Zwiſchenpfunde für voll gerechnet werden)

z. B. von Magdeburg nach Braunſchweig $2\frac{1}{2}$ Sgr.
„ „ „ Halberſtadt $1\frac{1}{2}$ „
„ Halberſtadt „ Braunſchweig 2 „

Güter zahlen 6 Pf., Eilgut 10 Pf., Produkte 5 Pf. pro Zentner und Meile und 6 Pf. Aufladerlohn.

k. Verzinſung, Dividende.

Die Verzinſung der Aktien iſt 4 Prozent; eine Dividende hat ſich wegen der Kürze des Betriebes noch nicht ergeben.

l. Perſonen-Frequenz.

Der Perſonen-Verkehr, ſo wie die Einnahme dafür, ſtellte ſich im Betriebsjahre 1843, wie folgt:

Vom 16. bis 31. Juli 1843	16903 Perſonen	} 18110 Thlr.	18 Sgr.	6 Pf.
Im Auguſt	23076 „			
„ September	19563 „	9495 „	4 „	4 „
„ Oktober	26026 „	7868 „	10 „	3 „
„ November	12617 „	5039 „	19 „	5 „
„ Dezember	13709 „	5274 „	10 „	5 „
	111894 Perſonen	45788 Thlr.	2 Sgr.	9 Pf.

Von dieſen Perſonen fuhren:

Nach Magdeburg . .	33942	Perſonen,
„ Langenweddingen	7521	„
„ Blumenberg . .	2676	„
„ Hadmersleben .	5572	„
„ Oſchersleben . .	18806	„
„ Nienhagen . .	6849	„
„ Halberſtadt . .	25856	„
„ Braunſchweig .	10672	„

In der erſten Wagenklaſſe wurden befördert	1845 Perſ.	oder 1,6	Prozent,
„ zweiten „ „ „ „	31514 „	28,2	„
„ dritten „ „ „ „	78535 „	70,2	„

Berechnet man die Zahl der Perſonen auf die Entfernung einer Meile, ſo ſind 447210 Perſonen gefahren; berechnet man dieſelbe auf die ganze Länge der Bahn von 7¾ Meilen, ſo ergiebt ſich ein Reſultat von 57704 Perſonen. Durchſchnittlich hat jede Perſon eine Entfernung von 3,99 Meilen zurückgelegt.

Im Jahre 1844 benutzten die Bahn:

im Januar .	13309	Perſonen,
„ Februar .	12599	„
„ März . .	14902	„
„ April . .	20349	„
Zuſammen .	61159	Perſonen.

m. Güter-Frequenz.

Der Güter-Verkehr konnte im Jahre 1843 noch nicht als ein regelmäßiger eingerichtet werden, weil es ſowohl in Magdeburg als in Braunſchweig an den erforderlichen Gebäuden zu dieſem Verkehr mangelte. Deſſenungeachtet hatte die Verwaltung dafür geſorgt, daß Eilgüter auf der Bahn transportirt werden konnten, was auch in nicht geringem Umfange benutzt wurde. Es wurden nämlich transportirt und dafür eingenommen:

Vom 16. bis 31. Juli . .	$612\frac{3}{4}$ Ztr.	}	1302 Thlr. 21 Sgr. 10 Pf.
Im Auguſt	3383 „	}	
„ September	2910 „		1128 „ 10 „ — „
„ Oktober	$5227\frac{3}{4}$ „		1669 „ 23 „ 3 „
„ November	$4002\frac{1}{2}$ „		2256 „ 2 „ 3 „
„ Dezember	6822 „		3372 „ 17 „ 3 „
	22958 Ztr.		9729 Thlr. 14 Sgr. 7 Pf.

Hiervon kamen:

nach Magdeburg .	8016 Ztr.	98 Pf.
„ Langenweddingen	91 „	29 „
„ Blumenberg . .	69 „	20 „
„ Hadmersleben .	496 „	37 „
„ Oſchersleben . .	4761 „	65 „
„ Nienhagen . .	156 „	80 „
„ Halberſtadt . .	3207 „	103 „
„ Braunſchweig .	6157 „	108 „

Seit dem 1. Januar 1844 wurde ein eigener Güterzug eingerichtet, wodurch ſich nachſtehender Verkehr ergab:

im Januar .	33806 Ztr. Güter,
„ Februar .	$30822\frac{1}{2}$ „ „
„ März .	43325 „ „
„ April .	38736 „ „
	$146689\frac{1}{2}$ Ztr. Güter.

8. Berlin-Frankfurter Eiſenbahn.

a. Geſchichte der Bahn.

Faſt jede Eiſenbahn hat ihre öffentliche und ihre geheime Geſchichte; es iſt nur die erſtere, mit welcher wir uns beſchäftigen, allein nicht immer iſt zu vermeiden, daß Thatſachen, welche der letzteren angehören, einen Blick auch in jene eröffnen. —

Dieſe Bemerkung paßt auf die Mehrzahl derjenigen Eiſenbahnen, welche zum Gegenſtande irgend einer Art von Spekulation gemacht ſind, und ſie ſteht nur deshalb hier, weil ſie irgendwo ſtehen mußte. —

Schon im Jahre 1835 wurde der Plan einer Eiſenbahn zwiſchen Berlin und Frankfurt a. O. angeregt und dadurch eine als Manuſkript gedruckte Denkſchrift des Herrn Geheimen Ober-Bau-Raths Dr. Crelle, bezeichnet als

„Ueberſchläglicher Entwurf zu einer Eiſenbahn zwiſchen Berlin und Frankfurt a. O."

vom 24. Dezbr 1836 veranlaßt. Nach den darin entwickelten Vorſchlägen ſollte:

1. die Länge der Eiſenbahn, vom Frankfurter Thore vor Berlin an bis durch den Eiſenbahnhof bei Frankfurt, 20931 Ruthen oder etwa $10\frac{1}{2}$ Meile betragen. — Sie ſollten nmittelbar neben Köpenick und Friedrichshagen hingehen, dann zur Rahnsdorfer Mühle, weiter zur Fangſchleuſe und bei Hangelsberg hin nach Fürſtenwalde; von da zwiſchen dem Madlitzer Förſterhauſe und Brieſen, Jakobsdorf und Roſengarten

vorbei, nach dem Thalrande der Oder und bis unmittelbar an die Häuſer des Wilhelmsplatzes von Frankfurt.

2. Die ganze Bahn ſollte aus 7 geraden Linien zuſammengeſetzt ſein, die mit einander meiſtens Winkel von 5, 6 bis 10 Graden und nur bei Köpenick einen Winkel von 26 Graden machten.

   Die Halbmeſſer ſämmtlicher verbindenden Bogen waren zu 1000 Ruthen Länge angenommen.

3. Die Abhänge auf 8 Meilen ſeien überaus geringe und nur zum Ueberſteigen der Waſſerſcheide zwiſchen den Gebieten der Elbe und Oder, vor Frankfurt, auf faſt $2\frac{1}{2}$ Meile Länge, ſeien ſtarke Gefälle erforderlich, wovon das bedeutendſte $\frac{1}{150}$: 1322 Ruthen lang ſei.

4. Das Terrain, welches die Eiſenbahn durchziehe, habe zum bei weitem größten Theile nur geringen Werth; es beſtehe meiſtens aus ziemlich jungem Fichten- und Kiefern-Walde, öder Haide oder geringen Sandfeldern. — Nur auf der Anhöhe ſei der Boden etwas beſſer, und weiter nach Frankfurt ſei manches gute Acker- und Wieſenland. — Ueberhaupt ſeien die Schwierigkeiten rückſichtlich der Erwerbung des Terrains zur Bahn verhältnißmäßig gering; der Bedarf etwa 1356 Morgen. —

Der Herr Verfaſſer der Denkſchrift entwickelt und begründet dieſe Verhältniſſe ausführlich; baſirt darauf ſeine Koſtenanſchläge (wovon weiter unten), legt die Verhältniſſe des Verkehrs im Einzelnen dar und zieht aus Allem den Schluß:

> daß die betreffende Eiſenbahn-Anlage mit der vollkommenſten Sicherheit durch Privat-Unternehmer ausführbar, auch zugleich in hohem Grade gemeinnützig ſein werde. —

Während der nächſten 3 Jahre kam deſſenungeachtet dieſes Unternehmen nicht weiter, und erſt, nachdem daſſelbe unter dem 28. März 1840 die landesherrliche Zuſtimmung erhalten hatte und das erforderliche Kapital gezeichnet war, erſchien als erſtes bedeutenderes öffentliches Lebenszeichen ein

> Auszug aus dem genehmigten Entwurfe zur Anlage einer Eiſenbahn zwiſchen Berlin und Frankfurt a. O.

Man erſieht daraus unter Anderem Folgendes:

1. Die Bahn durchläuft eine Linie von 21009 Ruthen oder $10\frac{1}{2}$ Meile (in dem Berichte vom 30. März 1842 ſind 21611 Ruthen angegeben) mit nur unbedeutenden Kurven, beinahe in ganz gerader Richtung und paſſirt nur bei dem Weiler Erkner eine etwas bedeutende Brücke.

2. Es werden 1300 Morgen Terrain gebraucht, welche, mit Ausnahme des Terrains bei Frankfurt, größtentheils aus ſchlechtem Acker- und Waldboden beſtehen, ſo daß daher durchſchnittlich der Morgen nicht 300 Thlr. koſten würde.

3. Auf der ganzen Linie ſind 5009 Ruthen ungünſtiges, und 16000 Ruthen ſehr günſtiges Terrain.

4. Die Linie geht über Köpenick, den Weiler Erkner, Fürſtenwalde, Hammelſtall, Birkenbruch, Gliening, Kersdorf, Brieſen, Jakobsdorf, Roſengarten, ſodann ſüdlich der Ruhnen bis nach den Anhöhen, welche an

dem Gubener Thore in Frankfurt gelegen ſind. — Dort wird der Frankfurter Bahnhof 192 Fuß über dem Oderſpiegel, alſo auf anſehnlicher Höhe, eingerichtet. Das Terrain geſtattet nicht, näher an Frankfurt heranzugehen, wenn man eine bequeme Weiterführung der Bahn nach Schleſien im Auge behalten will. — Am Ufer der Oder ſelbſt, bei der ſogenannten Karthauſe, wird ein Ausladeplatz für die Oderfahrzeuge angelegt, wo die Schiffsgüter mittelſt Krahnen ausgehoben werden und dann auf einer gepflaſterten Straße aufwärts zum Bahnhofe geſchafft werden ſollen. Ungefähr auf der Hälfte der Linie, in Fürſtenwalde, wird ein kleinerer Bahnhof angelegt, und in Berlin vor dem Frankfurter Thore der Hauptbahnhof.

Außerdem ſollen noch einige Anhaltepunkte bei Köpenick, Erkner und am Petersdorfer See ſein.

5. Die bedeutendſten Steigungen ſind:

$\frac{1}{32}$ auf 190 Ruthen Länge,
$\frac{1}{150}$ „ 1332 „
$\frac{1}{300}$ „ 3328 „

Der ſonſtige Inhalt des Entwurfs betrifft die Anlagekoſten (wovon unten) und den demnächſtigen Betrieb. —

Eine Karte nebſt Profilzeichnung war beigegeben. —

Nicht zu überſehen iſt, daß der in dieſem Entwurfe gerechtfertigte Anſchlag damals als

aus nöthiger Vorſicht ſehr hoch geſtellt

bezeichnet wurde. —

Eine am 10. Mai 1840 abgehaltene General-Verſammlung der Aktionäre zeichnete ſich durch höchſt ſtürmiſche, größtentheils den Karakter perſönlicher Anfeindungen tragende Verhandlungen, ſo wie dadurch aus, daß die Zwecke derſelben, Berathung des Statuts und Wahl eines Direktoriums, gänzlich vereitelt wurden. Man veranſtaltete deshalb eine neue General-Verſammlung, welche vom 15. bis 18. Juni 1840 unter dem Vorſitze eines Regierungs-Kommiſſarius abgehalten wurde. — Ungeachtet die verſchiedenen Parteien, in welche die Geſellſchaft ſich getheilt hatte, auch damals ſehr ſchroff hervortraten, gelangte man doch mit Berathung des Statuts zu Ende, und eben ſo, nach einigen kleinen Aergerniſſen, in den Verſammlungen am 26. u. 27. Juni, mit Wahl der Direktoren und des Verwaltungsraths.

Eins der erſten Geſchäfte der Direktion war, dem Verwaltungsrathe als Ober-Ingenieur Herrn Zimpel vorzuſchlagen, — ein Antrag, welcher abgelehnt wurde. Später kam jedoch eine Einigung dieſerhalb zu Stande, und über die Gründe derſelben, ſo wie über die Geſchäftsführung der Direktion, ſpricht ein Bericht derſelben vom 30. März 1842 ſich folgendergeſtalt aus:

Beim Antritte unſeres Amts fanden wir einen oberflächlichen Entwurf vor, welcher die Bahnlinie zwar bezeichnete, aber noch nicht definitiv feſtſtellte, wie unter Anderem daraus hervorging, daß die mit den techniſchen Arbeiten von der früheren Direktion beauftragten Baumeiſter in ihren Anſichten über mehrere Punkte der Bahnrichtung weſentlich differirten. — Ein

detaillirter und motivirter Koſtenanſchlag fehlte gänzlich; es lag darüber nichts weiter vor, als was in dem gedruckten Auszuge vom März 1840 bekannt gemacht worden iſt; doch waren die Techniker mit der Ausführung des Nivellements, ohne die jeder Koſtenanſchlag, der Natur der Sache nach, nur auf willkürliche Annahmen gegründet werden kann, von der früheren Direktion beauftragt und beſchäftigt.

Bei dieſer Lage der Sache hielten wir es für nothwendig, die Frage wegen Ermittelung und Feſtſtellung einer zweckmäßigen Bahnlinie einer genauen Prüfung zu unterwerfen, und ſchätzten uns glücklich, dabei die Talente und Erfahrungen des Ober-Ingenieurs Zimpel benutzen zu können, der ſeit 10 Jahren in Europa und Amerika das Eiſenbahnweſen faſt ausſchließlich zum Gegenſtande ſeiner Studien und ſeiner praktiſchen Thätigkeit gemacht hatte, und von dem wir daher ein gründliches Urtheil über die gewählte Linie und ihre etwaigen Verbeſſerungen erwarten durften. Seine Mittheilungen überzeugten uns ſehr bald, daß eine Veränderung der Linie an vielen Punkten nothwendig ſei, wenn nicht große Summen für die Ueberwindung von Terrain-Schwierigkeiten geopfert werden ſollten, die füglich vermieden werden konnten. — Wir ſiſtirten daher die bisherigen techniſchen Arbeiten und übertrugen, im Einverſtändniß mit dem Verwaltungsrathe, Hrn. Zimpel die Ermittelung der möglichſt beſten Bahnlinie und die Aufſtellung eines vollſtändigen Bau-Projekts und Koſtenanſchlages.

Herr Zimpel hat dieſen Auftrag vollſtändig erfüllt, und ein höchſt detaillirtes und motivirtes Bau-Projekt nebſt vollſtändigen Koſtenanſchlägen, Plänen und Zeichnungen geliefert, welches ſpeziell von uns berathen und im Weſentlichen der Ausführung des Baues zum Grunde gelegt iſt. In Folge deſſelben ſind wir von der früher projektirten Linie in der Art abgewichen, wie es der beigefügte Situations-Plan ergiebt, auf welchem beide Linien markirt ſind. — Es erhellt daraus, daß dieſelben nur zwiſchen Hangelsberg und Brieſen im Weſentlichen zuſammenfallen, dagegen weichen ſie in allen übrigen Parthieen faſt durchgehends bedeutend von einander ab, und differiren namentlich, ausweislich der anliegenden Nivellements-Pläne beider Linien, ſehr weſentlich in den Steigungs-Verhältniſſen. — Im Frühjahr 1841 konnte zur Ausgabe der verſchiedenen Arbeiten und Lieferungen, die ſtatutenmäßig unter gehöriger Berückſichtigung der Qualifikation der Submittenten in der Regel an den Mindeſtfordernden übertragen worden ſind und überall zu billigen und ſoliden Reſultaten geführt haben, geſchritten, und in Folge deſſen am 1. Juni 1841 mit den Erdarbeiten begonnen werden. —

Obgleich wegen des noch fehlenden Expropriations-Rechts die Grunderwerbungen nicht vollſtändig bewirkt werden konnten, ſo gelang es doch, nachdem durch Sachverſtändige als Baſis für die zu bewilligenden Kaufgelder, Taxen von den einzelnen Grundſtücken aufgenommen waren, ſämmtliche Privat-Grundſtücke entweder auf gütlichem Wege anzukaufen, oder wo dies, der übertriebenen Forderungen wegen, nicht möglich war, von den Eigenthümern die Bau-Erlaubniß zu erwirken, die uns auch von den fiskaliſchen Behörden ertheilt worden iſt. Hierdurch wurde es möglich, die Feld-Operationen überall

einzuleiten und fortzuſetzen, freilich nur unter fortwährenden Kämpfen, die ſehr oft das Unternehmen ins Stocken brachten und nur durch die ausdauernde Beharrlichkeit unſeres techniſchen Dirigenten beſeitigt werden konnten. — So wurden in dem Zeitraume vom 1. Juni bis ultimo Dezember 1841, alſo in 7 Monaten, ſämmtliche Erdarbeiten von der Stadtmauer Berlins bis zu den Nuhnen, eine halbe Meile vor Frankfurt, im Ganzen alſo circa 10 Meilen Planum, ſelbſt in den bedeutendſten Auf- und Abträgen der VI. und VII. Sektion zwiſchen Brieſen und Frankfurt, mit Einſchluß des großen Durchſtichs bei Roſengarten, faſt beendet, und dadurch der große Vortheil erlangt, das Planum während des Winters gehörig konſolidiren laſſen zu können. Es ſind auf dieſe Weiſe in dem obengedachten Zeitraume, ungeachtet des ungünſtigen naſſen Sommers, 285000 Schachtruthen Erde bewegt worden.

Das Planum iſt faſt überall für zwei Spuren und nur an wenigen Stellen, wo die Erlangung der nöthigen Erde zu viel Koſten verurſacht haben würde, wie z. B. zwiſchen Brieſen und dem Petershagener Vorwerke, einſpurig angelegt, deſſen Verbreiterung ſpäter bei der fertigen Bahn für einen geringeren Preis hergeſtellt werden kann und ſoll. —

Innerhalb der Stadtmauer in Berlin und von den Nuhnen bis Frankfurt konnten die Erdarbeiten erſt ſpäter in Angriff genommen werden, weil wegen der längere Zeit mangelnden Genehmigung der Linie die Grundſtücke, welche der hohen Forderungen wegen auf gütlichem Wege nicht zu erlangen waren, im Wege der Expropriation erworben werden mußten; bei Frankfurt aber auch die Bahnlinie wegen des Stationsplatzes nicht feſtſtand. —

Ferner ſind in demſelben Zeitraume, und zwar gleichzeitig, ſämmtliche Brücken und Durchläſſe bis auf einige, im Verhältniß unbedeutende, Theile auf dem oben bezeichneten Planum von 10 Meilen konſtruirt und erbaut worden. Als geſchichtliche Notizen ſind noch anzuführen, daß das Statut der Geſellſchaft unter dem 15. Mai 1841 die Königliche Beſtätigung erhielt, daß unterm 17. Oktober 1842 die Königliche Genehmigung ertheilt wurde, das Geſellſchafts-Kapital von 2,200000 Thlr. um 600000 Thlr. zu vermehren, welche durch Ausgabe von Prioritäts-Aktien beſchafft werden ſollten, und daß am 23. Oktober 1842 die Eröffnung der Bahn erfolgte.

Der Bau der $10\frac{1}{4}$ Meilen langen Bahn mit 6 Stationsplätzen war alſo in der kurzen Zeit vom 1. Juni 1841, an welchem der erſte Spatenſtich geſchah, bis zum 23. Oktober 1842, mithin in $1\frac{1}{3}$ Jahren vollendet und dieſelbe in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betriebe zunächſt für den Perſonen-Verkehr übergeben. Schon wenige Tage ſpäter, am 31. Oktober deſſelben Jahres, wurde auch der Güter-Transport begonnen, ſo wie vom 23. Januar 1843 der Vieh-Transport eingerichtet und dadurch der Betrieb in allen ſeinen Theilen eröffnet. — Nur das energiſche Zuſammenwirken aller Kräfte, die für die Ausführung in Anſpruch genommen werden mußten, machte eine ſolche Beſchleunigung möglich. —

Zu erwähnen wäre noch, daß die General-Verſammlung der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft in ihrem Statute vom 3. Auguſt

1843 ihre Geſellſchaftsvorſtände autoriſirte, eine Vereinigung der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft mit der Berlin-Frankfurter herbeizuführen. In einem Schreiben vom 12. deſſelben Monats wurde die Direktion der Berlin-Frankfurter Eiſenbahn von der Direktion der genannten Geſellſchaft, im Einverſtändniſſe mit ihrem Verwaltungsrathe und unter Zuſtimmung des Finanz-Miniſters, aufgefordert, dieſen Gegenſtand aufzunehmen und die Bedingungen für dieſe Vereinigung aufzuſtellen.

Eine Vereinigung der beiderſeitigen Geſellſchaften in ihrem, ſo wie in dem öffentlichen Intereſſe erſchien ſo wünſchenswerth und nothwendig, daß der Antrag nicht zurückgewieſen, vielmehr die Direktion der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft aufgefordert wurde, von dem Stande der Berlin-Frankfurter Eiſenbahn nähere Kenntniß zu nehmen. Da jedoch hierdurch keine Vereinigung der beiderſeitigen Intereſſen herbeigeführt werden konnte, ſo wurde unterm 25. November 1843 eine gemeinſchaftliche Berathung gehalten, in welcher die Erklärung der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Direktion dahin ging:

daß dieſelbe ſich geneigt finden würde, die Uebernahme der Stamm-Aktien der Berlin-Frankfurter Eiſenbahn-Geſellſchaft zum Kourſe von 120 in Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Aktien al pari zu gewähren, bei dem Verwaltungsrath der Geſellſchaft und dem Finanz-Miniſter zu bevorworten, wobei die nähere Feſtſtellung der ſonſtigen Bedingungen des Geſchäfts den weiteren Unterhandlungen vorzubehalten ſein würde.

Die Direktion der Berlin-Frankfurter Eiſenbahn-Geſellſchaft dagegen erklärte:

daß ſie dieſe Propoſition nicht dem Werthe der Aktien ihrer Geſellſchaft angemeſſen erachte und deshalb auch den Mitgliedern der Geſellſchaft nicht zur Annahme empfehlen könne, daß ſie ſich aber vorbehielte, binnen wenigen, ſpäteſtens 8 Tagen ihre Propoſition für die Bedingungen der Vereinigung ſchriftlich mitzutheilen.

Dieſe Propoſition vom 27. November 1843 war nachfolgenden Inhalts:

„Die Anſichten der Direktion der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft über die Rentabilität unſerer Bahn weichen hinſichtlich des wirklichen Ertragswerthes derſelben von der unſrigen dergeſtalt ab, daß es uns unmöglich wird, eine Forderung unſererſeits abzugeben. Bei der bedeutenden Mehreinnahme in dem neu angefangenen Jahre und der ſich täglich vergrößernden Frequenz ſind wir zu der Ueberzeugung gelangt, daß wir, außer dem jährlichen bedeutenden Beitrage zu einem Reſervefonds, unſeren Aktionären neben den ſtatutenmäßig zu zahlenden 5 Prozent Zinſen, ſchon jetzt, und noch bevor der Anſchluß der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn in Ausführung gekommen iſt, jährlich fortwährend eine Dividende von mehreren Prozenten in Ausſicht ſtellen können. Von der Hoffnung für die Zukunft abſtrahiren wir ganz.

Die Linie, welche für die Niederſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn genehmigt werden wird, ſo wie das Projekt und die Koſtenſumme ſind noch

unbekannt, und wir daher außer Stande, die Rentabilität derſelben zu beurtheilen, welche von dieſen Punkten weſentlich abhängig, für die Aktionäre der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn und demnächſt aber auch für die unſrigen von größter Wichtigkeit zu kennen iſt. Wir ſehen uns daher gezwungen, den Vorſchlag zu machen, noch das nächſte Jahr, bevor wir die Unterhandlungen fortſetzen, abzuwarten, da nach Ablauf deſſelben wir beiderſeits mit bei weitem mehr Gewißheit im Stande ſein werden, den wahren Werth der Vereinigung zu beurtheilen.

Es ſcheint uns hierin das einzige Mittel zu liegen, um eine Ausſicht auf die im öffentlichen Intereſſe gewiß wünſchenswerthe Vereinigung beider Geſellſchaften offen zu erhalten. Sollten wir jetzt eine Forderung ſtellen, ſo würden wir dieſelbe nach unſerer oben angedeuteten Anſicht über die Rentabilität unſerer Bahn berechnen müſſen, um ſie mit gutem Gewiſſen den Aktionären unſerer Geſellſchaft empfehlen zu können, deren Vortheil wir ohne Rückſicht auf unſer perſönliches Intereſſe nach beſter Einſicht wahrzunehmen und denen wir jene Anſicht über die Rentabilität und die Gründe derſelben offen darzulegen haben. Bei der von der Direktion der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft gemachten Offerte erſcheint eine Annäherung jetzt nicht möglich und nach dem Reſultat der bisherigen Unterhandlungen keine Ausſicht vorhanden, ihre Anſicht über die Rentabilität unſerer Bahn mit der unſrigen auch nur einigermaßen in Einklang zu bringen. Wir können unſern Aktionären nur einen ſolchen Vorſchlag machen, von welchem wir die Ueberzeugung haben, daß er von ihnen angenommen wird; es würde deshalb eine Fortſetzung der Unterhandlungen für jetzt nicht füglich zum Zweck führen können, vielmehr iſt dies nur dann zu erwarten, wenn eine längere Erfahrung über die ſtreitige Frage entſchieden hat."

Ob dieſe Vereinigung in den ſpäteren Jahren erfolgen wird, darüber mag die Zukunft entſcheiden.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe.

Von dem Bahnhofe zu Berlin (der 330 Ruth. innerhalb der Stadtmauer an der Koppens-Straße, in der Nähe des Stralauer Platzes, liegt und durch eine Schienenbahn mit einem Packhofe an der Spree verbunden iſt), die zur Mühlen- und Frucht-Straße gehörigen Gärten und die Stadtmauer durchſchneidend, geht die Bahn auf Rummelsburg, von da in gerader Linie bis in die Nähe von Köpenick, dann oberhalb Friedrichshagen vorbei zur Kolonie Erkner, wo der Flakenſee paſſirt wird, weiter nach dem Hangelsberger Schulhauſe, dann oberhalb Fürſtenwalde vorbei in faſt gerader Richtung nach Brieſen. Von dort zieht die Bahn ſich zwiſchen den Dörfern Jakobsdorf und Pilgram durch, überſteigt vor Roſengarten den mehrfach erwähnten Höhenzug (Waſſerſcheide der Elbe und Oder), berührt den ſüdlichen Theil dieſes Orts, paſſirt gleichfalls ſüdlich die Nuhnen und gelangt ſo zu ihrer Ausmündung auf den ſogenannten Breſinchen vor Frankfurt. —

Die Länge dieſer neueſten Linie iſt zwiſchen den beiden End-Bahnhöfen 21571 Ruthen oder $10\frac{3}{4}$ Meilen.

Bahnhöfe ſind zu Berlin, Köpenick, Erkner, Fürſtenwalde, Brieſen und Frankfurt; ihre Entfernung von einander beträgt:

Von	Berlin bis Köpenick .	$1\frac{1}{2}$ Meilen.
„	Köpenick bis Erkner .	$1\frac{3}{4}$ „
„	Erkner bis Fürſtenwalde	3 „
„	Fürſtenwalde bis Brieſen	2 „
„	Brieſen bis Frankfurt	$2\frac{1}{2}$ „
		$10\frac{3}{4}$ Meilen.

Außer den erwähnten Bahnhöfen ſind noch zwei Anhalteplätze zu Hangelsberg und Roſengarten.

c. Anlage- und Einrichtungskoſten.

Es giebt wenige Eiſenbahnen, bei welchen über die Koſten ihrer Ausführung ſo viele verſchiedene Anſichten geherrſcht haben, als die Berlin-Frankfurter; die nachfolgende Zuſammenſtellung wird ſolches darlegen.

Nr.	Gegenſtand der Ausgabe.	Veranſchlagter Geldbetrag: nach dem überſchläglichen Entwurfe des Geh. Oberbauraths Crelle. Thlr.	nach dem von den Staatsbehörden genehmigten Entwurfe der ältern Linie. Thlr.	ſg.	pf.	nach dem ausgeführten neuen Plane des Herrn Zimpel. Thlr.	ſg.	pf.	Wirkliche Baukoſten bis ultimo Februar 1844. Thlr.	ſg.	pf.
1.	Grunderwerb	118290	181055	—	—	335586	28	1	540210	6	9
2.	Erdbewegung	220400	320270	—	—	328672	—	—	349221	5	4
3.	Brücken, Durchläſſe und Viadukte	26000	40200	—	—	95622	11	1	112541	8	10
4.	Fundamentirung	} 1,011117	—	—	—	65997	15	—	58274	24	—
5.	Oberbau, umfaſſend Holzunterlagen und Schienen mit deren Befeſtigungsmitteln		866962	—	9	687104	10	4	651918	23	3
6.	Ausweichungsvorrichtungen	} 20000	6000	—	—	5500	—	—	15516	28	7
7.	Barrièren und Uebergänge		21000	—	—	45041	15	4	23458	20	11
8.	Signale, Telegraphen	—	—	—	—	8000	—	—	7224	13	3
9.	Abtheilungszeichen	—	—	—	—	1479	5	—	1060	14	10
10.	Einfriedigung der Bahn	10000	—	—	—	4000	—	—	2352	1	—
11.	Stationsplätze:										
	a. in Berlin	82600	83300	—	—	232449	7	3	244566	21	3
	b. „ Frankfurt	62500	48400	—	—	77107	—	—	72911	23	9
	c. „ Fürſtenwalde	27200	27000	—	—	16621	29	6	17776	12	11
	d. „ Köpenick	} —	} 5960	—	—	12004	9	3	12127	16	6
	e. „ Erkner					11729	27	7	15977	14	8
	f. „ Brieſen					9850	—	—	8249	17	7
	g. „ Hangelsberg					4726	13	2	3499	15	11
	h. „ Roſengarten					4724	15	10	3960	19	8
12.	Bahnwärterhäuſer	27000	21000	—	—	15248	14	—	13958	9	8
13.	Bahnwärterbuden	—	4500	—	—	5306	20	10	6403	7	7
14.	Transportmittel:										
	Lokomotive	103500	214500	—	—	204076	18	5	202041	27	3
	Latus .	1,708607	1,840147	—	9	2,170849	—	8	2,373252	3	6

Nr.	Gegenſtand der Ausgabe.	Veranſchlagter Geldbetrag nach dem überſchläglichen Entwurfe des Geh. Oberbauraths Crelle. Thlr.	nach dem von den Staatsbehörden genehmigten Entwurfe der ältern Linie. Thlr.	ſg.	pf.	nach dem ausgeführten neuen Plane des Herrn Zimpel. Thlr.	ſg.	pf.	Wirkliche Baukoſten. bis ultimo Februar 1844. Thlr.	ſg.	pf.
	Transport .	1,708607	1,840147	—	9	2,170849	—	8	2,373252	3	6
	Perſonenwagen	12900	28000	—	—	102638	7	6			
	Güter- oder Frachtwagen		57600	—	—	120127	—	—	225682	17	—
	Viehwagen	44070	9600	—	—	28000	—	—			
	Pferde-, Equipage- und Bagagewagen		8000	—	—	16665	—	—			
	Leiterwagen		600	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pferde	27300	17640	—	—	—	—	—	—	—	—
15.	Drehſcheiben und Schiebeplattformen	—	9000	—	—	25800	—	—	11455	6	—
16.	Inventarium	—	—	—	—	14266	6	4	31705	29	—
17.	Techniſche Bauleitung	37100	62900	—	—	70129	19	2	102254	17	—
18.	Adminiſtrationskoſten	4200				29009	3	—	33816	7	—
19.	Zinſen der Aktien	100000	104779	—	6	130645	20	—	127600	20	10
20.	Insgemein, worunter Uniformen	60000	23000	—	—	44916	20	—	8421	9	8
21.	Einrichtung der Werkſtätten	4000	3100	—	—	—	—	—	—	—	—
22.	Innere Ausſtattung der Gebäude	—	—	—	—	5000	—	—	unter 16, Inventarium.		
23.	Für Gasapparate zur Erleuchtung	3600	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24.	Zur Chauſſirung von Anſchlußſtraßen	100000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zuſammen .	2,101877	2,200366	1	3	2,791446	16	8	2,904188	19	—
	Hiervon ab den Werth der disponiblen Grundſtücke								227495	9	7
									2,676693	10	5

Die Durchſchnittskoſten einer Meile ſtellen ſich alſo hiernach auf etwa 248995 Thlr.; ein Reſultat, welches zum Höchſten überraſcht, wenn man aus den beiden früheren Denkſchriften die Ueberzeugung gewonnen zu haben glaubt, daß die Terrain-Verhältniſſe *ungewöhnlich* günſtig ſeien, und auf der andern Seite aus dem 3. Berichte lernt, daß die Bahn, nach den früheren Projekten ausgeführt, noch *ungleich mehr* gekoſtet haben würde. Als Grund hierfür wird angegeben, daß durch die bloße Schätzung im überſchläglichen früheren Entwurfe ſämmtliche Anſätze zu gering angenommen ſeien.

Betrachten wir nun die einzelnen Ausgaben näher, ſo finden wir, daß für den Grund-Erwerb im Ganzen 540210 Thlr. 6 Sgr. 9 Pf. ausgegeben ſind. Außer dem zur Bahn und deren Anlagen überhaupt verwendeten Terrain von zuſammen 1077 Morgen 68,51 □Ruthen mußten nämlich aus verſchiedenen Gründen mehrere Grundſtücke, namentlich in Berlin und Frankfurt über den eigentlichen Bedarf hinaus, für Rechnung der Geſellſchaft angekauft werden, deren Werth ein Aktivum der Geſellſchaft bildet, mithin von den Baukoſten in Abzug gebracht werden muß. —

Der Werth dieſer disponiblen Grundſtücke ſtellt ſich nun, wie folgt, heraus:

		Thlr.	Sgr.	Pf.
a.	zu *Berlin*: 3133,965 □Ruthen à 50 Thlr. pro □Ruthe	156698 Thlr.	7 Sgr.	6 Pf.
b.	zu *Frankfurt* für 6 bei und in Frankfurt belegene, ganz oder theilweiſe disponibel gebliebene Grundſtücke mit Gebäuden	65240 „	— „	— „
	Daſelbſt Reſtkaufgelder für ein Grundſtück	1400 „	— „	— „
c.	für verſchiedene, in der Bahnſtrecke über den Bedarf gekaufte Wieſen- und Acker-Parzellen, und zwar bei Berlin = 3302,68 □Ruthen Stadtwieſen à 1 Thlr.	3302 „	20 „	5 „
	zu Köpenick, Erkner, Berkenbrück, Kersdorf, Brieſen und Jakobsdorf, diverſe Ackerſtücke	854 „	11 „	8 „
	Zuſammen .	227495 Thlr.	9 Sgr.	7 Pf.

Bringt man nun dieſen Werth der noch zu verkaufenden Grundſtücke von obiger Summe in Abzug, ſo ergeben ſich als wirkliche Ausgaben für den erworbenen Grund zur Bahn 312714 Thlr. 27 Sgr. 2 Pf.; der Morgen koſtet mithin durchſchnittlich 290 Thlr.

Für Erdbewegung ſind ausgegeben:

349221 Thlr. 5 Sgr. 4 Pf., während dafür in dem Entwurfe der ältern Linie nur 320270 Thlr. angeſetzt ſind, ungeachtet auf der letzteren eine viel größere Erdmaſſe zu bewegen nöthig war. Denn nimmt man auch die Strecke von Berlin bis Brieſen für beide Linien mit Rückſicht auf das im Allgemeinen günſtige Terrain als gleichbedeutend an, ſo ergiebt ſich auf der

Strecke von Brieſen bis Frankfurt dagegen bei genauer Berechnung nach den Profilen der alten Linie eine zu bewegende Erdmaſſe von 436555 Schachtruthen, wogegen auf der neuen wirklich ausgeführten Linie nur 153555 „ zu bearbeiten geweſen ſind, alſo weniger . . . . . 283000 Schachtruthen.

Wenn nun der größere Theil dieſer Erdmaſſe ſich in ſchwerem, lehmigen Boden befindet und ⅔ davon auf die Parthie fällt, welche bei Roſengarten die Waſſerſcheide zwiſchen Spree und Oder bildet, und die auf der alten Linie meiſt aus ſehr quellhaltigem Thon beſteht, deſſen Bearbeitung ſchon an ſich höchſt zeitraubend und koſtſpielig iſt, und durch die großen Transport-Entfernungen es noch viel mehr geworden wäre, ſo erwächſt, wenn man die Schachtruthe zu 3½ Thlr. veranſchlagt, eine Koſten-Differenz von 990000 Thlr. zu Gunſten der neuen Linie, die ſich aber weit über eine Million erhöht, wenn in Betracht gezogen wird, daß die tieferen Einſchnitte und größeren Aufſchüttungen den koſtbaren Grund-Erwerb vermehren, daß koſtſpieligere Viadukte und Durchläſſe nothwendig geworden wären, und daß die Zinſen des Bau-Kapitals für die verlängerte Zeit des Baues zugeſchlagen werden müſſen, der durch Herſtellung des 70 Fuß tiefen Einſchnitts bei Roſengarten bedeutend verzögert ſein würde.

Es würden zwar durch die größeren Erdbewegungen auf der alten Linie für die Ueberſchreitung der Waſſerſcheide bei Roſengarten auch günſtigere Steigungs-Verhältniſſe erzielt ſein, als ſie die neue Linie hat; die dadurch erreichten Vortheile hätten jedoch die verurſachten Koſten nicht aufgewogen.

Bei der ausgeführten neuen Linie ſind für Brücken und Durchläſſe wirklich ausgegeben 112541 Thlr. 8 Sgr. 10 Pf., wogegen bei der ältern Linie nur 40200 Thlr. veranſchlagt ſind. — Da bei dem alten Projekt nicht nur eine Brücke mehr (über den Papiermühlengraben) als beim neuen Projekt zu erbauen geweſen wäre, ſondern die Brücken auch in weit größeren Dimenſionen an den Ausmündungen der Gewäſſer angelegt werden mußten und überdies auch bei dem viel häufigeren Paſſiren von ſumpfigen Wieſen und Brüchen eine weit größere Anzahl von Durchläſſen, als bei der neuen Linie nöthig geweſen wäre, ſo kann der Grund für die im alten Entwurf aufgenommene geringere Summe nur in der Oberflächlichkeit der Annahmen zu ſuchen ſein, da eine ſpezielle Ausarbeitung des Projekts nicht vorhanden war.

Die wirklichen Koſten der einzelnen Brücken, Durchläſſe und Viadukte ſind geweſen:

		Thlr.	Sgr.	Pf.
a.	Wuhlebrücke	2472 Thlr.	4 Sgr.	10 Pf.
b.	Brücke über das Alt-Landsberger Fließ	11101 „	28 „	11 „
c.	Rahnsdorfer Brücke	2412 „	17 „	4 „
d.	Flaken-Brücke bei Erkner	19288 „	28 „	10 „
e.	Vorrichtungen zum Auf- und Niederlegen der Maſten ober- und unterhalb der Flaken-Brücke	2455 „	1 „	5 „
f.	Durchlaß in der Stelle der Sumpf-Ueberbrückung bei Erkner	2308 „	6 „	— „
	Latus	40038 Thlr.	27 Sgr.	4 Pf.

	Transport	40038 Thlr.	27 Sgr.	4 Pf.
g.	Brieſener Mühlenfließ-Brücke . . .	7938 „	23 „	4 „
h.	Sämmtliche Durchläſſe	58057 „	12 „	— „
i.	Viadukt bei Roſengarten	1519 „	3 „	3 „
k.	„ der Schürmann'ſchen Ziegelei unweit Frankfurt	2231 „	14 „	5 „
l.	Viadukt bei Frankfurt	1350 „	26 „	11 „
m.	„ über die Chauſſee daſelbſt . .	1404 „	21 „	7 „
		112541 Thlr.	8 Sgr.	10 Pf.

Fundamentirung der Bahn iſt im erſten Entwurfe ganz vergeſſen, daher die Mehrausgabe von 58274 Thlr. 24 Sgr. Beim Oberbau hat ſich aber gegen das frühere Projekt durch das eingeführte Konſtruktions-Syſtem, indem die Schienenſtühle und Schraubenbolzen fortgefallen und andere Schienen angewendet ſind, eine Erſparung von 215043 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf. ergeben. Es haben nämlich wirklich gekoſtet:

Quer- und Langſchwellen	126583 Thlr.	9 Sgr.	11 Pf.
Keile	3571 „	19 „	10 „
Schienen	389803 „	1 „	10 „
Platten, Endbolzen, Mittelbolzen und Hakennägel	38014 „	7 „	10 „
Legen der Bahn, Auffüllen und Lehmdecken	93946 „	13 „	10 „
Zuſammen .	651918 Thlr.	23 Sgr.	3 Pf.
wogegen bei der älteren Linie im Ganzen veranſchlagt waren	866962 „	— „	9 „

Bei den Ausweichungs-Vorrichtungen iſt eine bedeutende Mehrausgabe ſowohl gegen das alte als auch gegen das neue Projekt erſichtlich. In Hinſicht auf das alte Projekt erklärt ſich dieſe Ueberſchreitung durch die unzulängliche Annahme der Koſten, wogegen bei dem neuen Projekt für die angenommenen 5500 Thlr. nur die Ausweichungs-Vorrichtungen auf der Bahn ſelbſt hergeſtellt werden ſollten; ſämmtliche Bahnhofs-Ausweichungen waren dagegen auf die verſchiedenen Stationsplätze beſonders vertheilt. Außerdem hatten ſich durch die Erfahrungen beim Betriebe verſchiedene Veränderungen und Erweiterungen der Ausweichsſpuren als dringend wünſchenswerth herausgeſtellt, die um ſo mehr ausgeführt werden mußten, als die dafür gemachten Ausgaben mit den dadurch erzielten weſentlichen Vortheilen eines erleichterten und ſichern Betriebes in keinem Verhältniſſe ſtanden. —

Die Uebergänge und Barrièren, Signale, Telegraphen und Abtheilungszeichen ꝛc. ſind ganz dem Bedürfniß und den Anordnungen der Behörden entſprechend ausgeführt, und hat ſich bei allen dieſen Poſitionen eine Erſparniß gegen den neuern Entwurf ergeben.

Bei der dürftigen Annahme im frühern Entwurfe für ſämmtliche Stationsplätze wäre es nicht möglich geweſen, die Bahnhofs-Anlagen in der Art herzuſtellen, wie es für einen vortheilhaften ordnungsmäßigen Betrieb

nothwendig ſein mußte. Abgeſehen davon, daß jede Waſſer-Kommunikation beim Berliner Bahnhofe fehlte, konnten die angenommenen Gebäude weder den erforderlichen Raum für die Paſſagier- und Frachtgüter, noch für die Lokomotive und Wagen darbieten. An einer Maſchinen- und Wagen-Reparatur-Anſtalt mit den nöthigen Einrichtungen fehlte es ganz.

Im Speziellen ſtellen ſich nun

A. bei dem Berliner Bahnhofe folgende Poſitionen heraus:

a.	Hauptgebäude	30632 Thlr.	4 Sgr.	9 Pf.
b.	daran hängende Paſſagiergepäckräume und Büreaus nebſt Steuer-Expedition . .	12429 „	12 „	6 „
c.	Perſonen-Aufnahmsgebäude nebſt Abgangs-Kolonnade	29529 „	25 „	9 „
d.	Retraits	485 „	4 „	2 „
e.	Ankunfts-Kolonnade	11552 „	9 „	7 „
f.	Maſchinen-Gebäude	28934 „	15 „	2 „
g.	Perſonenwagenſchuppen	18270 „	15 „	6 „
h.	Frachtwagenſchuppen	21213 „	13 „	3 „
i.	Oekonomiehof	564 „	28 „	3 „
k.	Spritzenhaus mit Spritze	1725 „	25 „	2 „
l.	Waarenremiſe und Einrichtung eines Packhofes an der Spree	24292 „	14 „	— „
m.	Maſchinen zur innern Einrichtung des Maſchinengebäudes	9893 „	27 „	— „
n.	Umzäunung des Bahnhofes	5077 „	12 „	10 „
o.	Pflaſterung der neuen Straßen . . .	25353 „	3 „	3 „
p.	Erleuchtungs-Einrichtung	4948 „	22 „	— „
q.	Waſſerleitung an der Spree	4507 „	9 „	8 „
r.	Ein neues Thor in der Stadtmauer .	1223 „	14 „	8 „
s.	Steuer-Reviſionsgebäude inkl. Brunnen, Appartements	2631 „	24 „	4 „
t.	Pferdeſtall	2441 „	3 „	4 „
u.	Poſt-Expeditionsgebäude	2898 „	13 „	1 „
v.	Viehhof inkl. Tränkvorrichtung . . .	870 „	25 „	7 „
w.	Brückenwaagehaus nebſt Brückenwaage	1603 „	4 „	9 „
x.	Brunnen	752 „	7 „	4 „
y.	Holzſchuppen	391 „	19 „	3 „
z.	Insgemein	2342 „	26 „	1 „
	Zuſammen .	244566 Thlr.	21 Sgr.	3 Pf.

B. Für den Frankfurter Bahnhof ſind die einzelnen Einrichtungen und Koſten:

a.	Perſonen-Aufnahmsgebäude	17882 Thlr.	17 Sgr.	6 Pf.
b.	Perſonenwagenſchuppen	4312 „	21 „	4 „
c.	Expeditionsgebäude f. ankommend. Gepäck	3551 „	16 „	1 „
	Latus .	25746 Thlr.	24 Sgr.	11 Pf.

		Thlr.	Sgr.	Pf.
	Transport .	25746 Thlr.	24 Sgr.	11 Pf.
d.	Expeditionsgebäude für abgehendes Paſſagiergepäck	1791 „	— „	7 „
e.	Maſchinengebäude mit Einrichtung . .	12518 „	18 „	1 „
f.	Packhofsgebäude	10728 „	14 „	1 „
g.	Terraſſe	2060 „	10 „	1 „
h.	Retraits	595 „	3 „	8 „
i.	Umzäunung des Bahnhofes und des Holzplatzes	2054 „	8 „	1 „
k.	Erleuchtungs-Einrichtung	439 „	12 „	6 „
l.	Pflaſterung der Straßen beim Bahnhofe	11714 „	26 „	6 „
m.	Brunnen	2970 „	3 „	1 „
n.	Viehſtand nebſt Viehrampe und Tränkvorrichtung	722 „	1 „	5 „
o.	Utenſilien und Holzſchuppen	460 „	— „	— „
p.	Insgemein	1110 „	20 „	9 „
	Zuſammen .	72911 Thlr.	23 Sgr.	9 Pf.
C.	Bahnhof zu Fürſtenwalde.			
a.	Hauptgebäude	7610 „	29 „	7 „
b.	Waſſerſtation mit innerer Einrichtung .	2194 „	16 „	2 „
c.	Bahnwärterhaus mit Waſſerſtation . .	3215 „	12 „	7 „
d.	Retraits, Umzäunung, Brunnen . . .	1157 „	8 „	3 „
e.	Perſonenwagenſchuppen	2275 „	18 „	3 „
f.	Pflaſterung	243 „	7 „	6 „
g.	Einrichtung des Viehſtandes	70 „	10 „	9 „
h.	Holzſchuppen	350 „	— „	— „
i.	Insgemein	658 „	29 „	10 „
	Zuſammen .	17776 Thlr.	12 Sgr.	11 Pf.
D.	Bahnhof zu Köpenick.			
a.	Hauptgebäude	8735 „	18 „	8 „
b.	Waſſerſtation mit innerer Einrichtung .	1424 „	14 „	11 „
c.	Retraits und Umzäunung	1003 „	16 „	1 „
d.	Pflaſterung	35 „	4 „	4 „
e.	Brunnen	277 „	17 „	2 „
f.	Holzſchuppen	350 „	— „	— „
g.	Insgemein	301 „	5 „	4 „
	Zuſammen .	12127 Thlr.	16 Sgr.	6 Pf.
E.	Bahnhof zu Erkner.			
a.	Hauptgebäude	7138 „	13 „	2 „
b.	Anlagen und Anpflanzungen	442 „	7 „	6 „
c.	Eine bedeckte Gartenlaube	1550 „	— „	— „
d.	Bahnwärterhaus mit Station	2910 „	18 „	11 „
e.	Waſſerſtationsgebäude mit Einrichtung .	2068 „	28 „	8 „
	Latus .	14110 Thlr.	8 Sgr.	3 Pf.

	Transport .	14110 Thlr.	8 Sgr.	3 Pf.
f.	Retraits, Umzäunung, Barrièren mit Treppen und Brunnen	1335 „	17 „	1 „
g.	Utenſilien und Holzſchuppen	350 „	— „	— „
h.	Insgemein	181 „	19 „	4 „
	Zuſammen .	15977 Thlr.	14 Sgr.	8 Pf.
	F. Bahnhof zu Brieſen.			
a.	Hauptgebäude	4243 „	18 „	2 „
b.	Lokomotivſchuppen mit Waſſerſtation . .	1937 „	17 „	— „
c.	Innere Einrichtung dazu	902 „	2 „	7 „
d.	Retraits, Umzäunung, Brunnen . . .	645 „	7 „	2 „
e.	Utenſilien und Holzſchuppen	350 „	— „	— „
f.	Insgemein	171 „	2 „	7 „
	Zuſammen .	8249 Thlr.	17 Sgr.	7 Pf.
	G. Anhalteplatz Hangelsberg.			
a.	Bahnwärterhaus nebſt Waſſerſtation und Einrichtung dazu	3499 „	15 „	11 „
	H. Anhalteplatz Roſengarten.			
a.	Bahnwärterhaus nebſt Waſſerſtation und Einrichtung dazu	3518 „	19 „	8 „
b.	Brunnen	442 „	— „	— „
	Zuſammen .	3960 Thlr.	19 Sgr.	8 Pf.

Im Ganzen ſind alſo hiernach für ſämmtliche Bahnhofs-Einrichtungen ausgegeben:

379069 Thlr. 22 Sgr. 3 Pf., während dafür im ältern Projekte nur 200660 Thlr. veranſchlagt waren.

Bei den Transportmitteln bemerkt man ebenfalls, mit Ausnahme der Koſten für die Lokomotive, eine bedeutende Ueberſchreitung des ältern Koſtenanſchlages, was darin ſeinen Grund hat, daß bei letzterem eine zu geringe Anzahl Transportwagen in Anſatz gebracht war.

Die wirklichen Anſchaffungskoſten ſind geweſen:

A.	für 15 Lokomotive	202041 Thlr.	27 Sgr.	3 Pf.
B.	„ Bahnwagen, und zwar:			
a.	für 24 8rädrige Perſonenwagen	99649 „	16 „	8 „
b.	„ 36 8rädrige Güterwagen .	77280 „	15 „	4 „
c.	„ 4 8rädrige und 4 4rädrige Paſſagiergepäckwagen	12844 „	14 „	4 „
d.	für 9 8rädrige und 8 4rädrige Equipagewagen	19689 „	18 „	1 „
e.	für 6 8rädrige Viehwagen . .	10041 „	20 „	8 „
f.	„ 4 4rädrige Pferdewagen .	4315 „	15 „	5 „
g.	„ 4 Poſtwagen, wozu d. Räder u. Achſen v. d. Geſellſchaft geliefert	1120 „	— „	— „
C.	für 2 Schneepflüge	741 „	6 „	6 „
	Zuſammen .	427724 Thlr.	14 Sgr.	3 Pf.

d. e. Steigungs- und Krümmungs-Verhältniſſe.

Die Steigungsverhältniſſe ſind auf den erſten 8 Meilen bis Brieſen ſo günſtig, daß die ſtärkſten Steigungen (mit Ausnahme einiger ganz kurzen Strecken von reſp. $\frac{1}{800}$ und $\frac{1}{500}$ bei der Station Erkner) nur

$\frac{1}{1469}$ auf 750 Ruthen Länge und
$\frac{1}{2050}$ „ 600 „ „ ſind. Dann aber folgen Steigungen von
$\frac{1}{301}$ „ 618 „ „
$\frac{1}{300}$ „ 614 „ „
$\frac{1}{301}$ „ 1110 „ „
$\frac{1}{180}$ „ 550 „ „
$\frac{1}{116}$ „ 300 „ „

zuſammen . . . . 3192 Ruthen in ununterbrochener Reihefolge; an welche von dem Dorfe Roſengarten an (abwärts nach Frankfurt neigend) ſich ſchließen:

$\frac{1}{114}$ auf 884 Ruthen Länge und
$\frac{1}{179}$ „ $\frac{560}{1444}$ „ „

Die vorkommenden kleineren Bogen haben Krümmungs-Halbmeſſer von 280, 350 und 400 Ruthen.

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Die einigermaßen bedeutenden Erdarbeiten ſind:
ein Abtrag zwiſchen Rummelsburg und Köpenick 500 Ruthen lang 12′ tief;
ein Auftrag bei Erkner auf ſumpfigen Wieſen 350 Ruthen lang 15′ hoch;
ein Abtrag zwiſchen Erkner und Hangelsberg 600 Ruthen lang 12′ tief;
ein Auftrag bei Brieſen 600 Ruthen lang 18′ hoch;
ein Abtrag bei Roſengarten 350 Ruthen lang 14—29′ tief;
ein Auftrag zwiſchen Roſengarten und Ruhnen 340 Ruthen lang 12′ hoch.

Vorhandene Brücken und Viadukte.

Brücke über die Wuhle von 40 Fuß lichter Weite;
„ „ das Alt-Landsberger Fließ mit zuſammen 290 Fuß lichter Weite;
„ „ das Rahnsdorfer Mühlenfließ von 50 Fuß lichter Weite;
„ „ den Flakenſee bei Erkner, von 243 Fuß lichter Weite, bei der die Holzkonſtruktion, ein Hangewerk, beſonders intereſſant iſt; ferner zwei Krahne zur Aushebung und Umlegung oder zum Aufrichten der Maſten für diejenigen Schiffe, welche die Brücke paſſiren wollen, deren Bauart keinen Aufzug geſtattet;
„ „ das Brieſener Mühlenfließ mit 209 Fuß lichter Weite.

Ferner 7 Viadukte von reſp. 12, 15½, 48, 12, 14, 15 und 24 Fuß lichter Weite, ſodann 69 Durchläſſe, wovon 21 über 6 Fuß im Lichten weit.

Bei Konſtruktion der Brücken ſind, theils weil die Höhe keine Gewölb-

Konſtruktion zuließ, theils der Erſparung wegen, überall maſſive Stirnpfeiler und Holzoberbau angewandt, alle Brücken von 25 Fuß Spannweite oder Oeffnung und darunter aber maſſiv erbaut.

Für den Oberbau iſt mit Berückſichtigung der obwaltenden Lokal-Verhältniſſe, namentlich weil die Bahn zwiſchen Berlin und Brieſen größtentheils durch Wald und Sandboden geht, auf dieſer Strecke die nordamerikaniſche Konſtruktion mittelſt Fundament angewendet worden. Die Fundamentirung des Oberbaues geſchah in ſandigem Boden, wo verfügbares Holz zu billigen Preiſen vorhanden war, mit Klötzen, und zwar auf einer Strecke von 5000 Ruthen, während auf den anderen Strecken Steinfundament angewendet worden iſt. Dieſes bisher in Europa noch nicht angewandte Fundament erprobt ſich hier ſehr vortheilhaft.

Die Konſtruktion des Oberbaues iſt eben ſo neu und in Europa bisher nur in England auf einer Bahn in ähnlicher Weiſe benutzt worden. Die Schienen liegen auf in Querſchwellen eingelaſſenen und feſtgekeilten Langſchwellen und werden mittelſt eiſerner Bolzen feſtgehalten, deren Köpfe innerhalb der Schienen liegen, deren Spitzen unter den Langſchwellen feſtgeſchraubt ſind und die eine äußere Befeſtigung unnöthig machen. Die Langſchwellen ſind 6 Zoll hoch und 7 Zoll breit, die Querſchwellen 13 bis 18 Zoll ſtark und liegen von 4 zu 4 Fuß von einander entfernt. Von Brieſen bis Frankfurt ſind Querſchwellen um ſo mehr für zweckmäßig erachtet worden, als bei der erſteren Konſtruktion eine ſchwächere und daher auch billigere Schienenform angewendet werden konnte, die bei den auf dieſer Strecke vorherrſchenden günſtigen Steigungsverhältniſſen dem Zweck vollkommen entſpricht, während auf der letzteren Strecke, der dort vorkommenden ſtärkeren Neigungen wegen, eine ſchwerere Schiene vorzuziehen war, die einer Längenunterſtützung entbehren konnte. Die erſtere Schiene wiegt 45 Pfd., die letztere 50 Pfd. per Yard und entſpricht der Evans in England patentirten Form, die durch fünfmaliges Walzen hergeſtellt wird. — Für die Stationsplätze und Doppelſpuren iſt die dem Herrn Zimpel in Amerika patentirte Schiene von 27 Pfd. per Yard genommen und für die Bahn in den Gebäuden eine noch leichtere von 13 Pfd. per Yard angewendet. — Die dem urſprünglichen Projekt vorgeſchlagene Befeſtigung der Schienen durch Schienenſtühle iſt aufgegeben; da die neuere Technik aus überwiegenden Gründen ſich dagegen erklärt hat.

Der Bahndamm iſt mit Ausnahme kurzer Strecken durchgehends in einer Kronenbreite von 24 Fuß zu 2 Geleiſen angelegt, wodurch die Ausführung einer Doppelſpur, wenigſtens theilweiſe, beſonders mit Rückſicht auf die nicht mehr ſo fern liegende Verlängerung der Bahn über Frankfurt hinaus, mit geringen Mitteln herzuſtellen iſt.

Die Bahnhöfe zu Berlin und Frankfurt ſind ihrer Bauten und Einrichtungen wegen, die wir ſchon unter den Anlagekoſten angeführt haben, beſonders hervorzuheben.

An Drehſcheiben befinden ſich auf dem Berliner Bahnhofe, wo das Hauptdepot ſämmtlicher Transportmittel und die Reparaturanſtalt iſt: eine

groſse Drehſcheibe von 32 Fuſs Durchmeſſer und 5 kleinere von 14 Fuſs Durchmeſſer; auf dem Frankfurter Bahnhofe dagegen nur eine dergleichen groſse Drehſcheibe. Auſserdem ſind zu Berlin zwei und zu Frankfurt eine verſenkte Bahn mit Schiebeplattform angelegt.

An Bahnwärterbuden ſind im Ganzen 106 vorhanden.

g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen.

Die Transportmittel ſind in ausreichendem Maaſse beſchafft; es ſind 15 amerikaniſche Lokomotive aus der Fabrik des Herrn W. Norris in Philadelphia vorhanden, die mit einem aus Blech konſtruirten Funkenfänger verſehen ſind, der jedes Ausſprühen der Funken verhindert, ohne dem zur ſchnellen Dampfentwickelung nöthigen Zuge des Schornſteins Eintrag zu thun. Die Anbringung dieſes vom Civil-Ingenieur Klein zu Wien erfundenen Apparats, deſſen Mittheilung die Geſellſchaft für ein Honorar von 1500 Thlr. käuflich an ſich gebracht hat, koſtete für jede Maſchine nur etwa 30 Thlr. und hat ſich als durchaus praktiſch bewährt.

Die Lokomotive werden ausſchlieſslich mit Holz geheizt und bewähren ihren guten Ruf in ausgezeichneter Weiſe, indem nicht allein nur unbedeutende Reparaturen daran bisher vorgekommen ſind, ſondern auch bedeutend weniger Feuerungsmaterial als bei engliſchen Maſchinen gebraucht wird. Sie unterſcheiden ſich in ihrem ganzen Bau von den letzteren beſonders durch ihre geringere Gröſse, durch ihre freiliegenden Cylinder, ihre niedrigeren Triebräder u. ſ. w.; ſind, ihrer Konſtruktions-Verhältniſſe wegen zwar nicht ſo zum Schnelllauf geeignet, wie die engliſchen, zeigen ſich aber deſto beſſer in der Kraftäuſserung, die ſich unter den ungünſtigſten Verhältniſſen, als: beim Anziehen, bei ſtabiler Verbindung der Wagen, bei glatten Schienen, überladenen Zügen, beträchtlichen Steigungen u. ſ. w. ſo vortrefflich bewährt hat, daſs man ſelbſt während der Meſszeit die ſtärkſten Transporte mit einer Maſchine hat fördern können, und nur bei der höchſten Steigung der Bahn zuweilen, wegen Glätte der Schienen durch Reif oder Schnee, genöthigt geweſen iſt, eine Reſerve-Maſchine zu Hülfe zu nehmen.

Die 15 Lokomotive zerfallen in 3 Klaſſen, und zwar:

a. 5 Lokomotive, Klaſſe extra A. mit 12½zölligem Cylinderdurchmeſſer, 20 Zoll Kolbenhub und in laufender Ordnung circa 13 Tonnen (à 20 Ztr.) ſchwer: Concordia, Fürſtenwalde, Hamburg, Gwyn und Oppoſition.

b. 3 Lokomotive, Klaſſe A. mit 11½zölligem Cylinderdurchmeſſer, 20 Zoll Kolbenhub und in laufender Ordnung circa 11½ Tonnen ſchwer: Carl Treu, Zimpel und Spree.

c. 7 Lokomotive, Klaſſe B. mit 10½zölligem Cylinderdurchmeſſer, 18 Zoll Kolbenhub und in laufender Ordnung circa 10 Tonnen ſchwer: Berlin, Köpenick, Frankfurt, Poſen, Brandenburg, Schleſien und Oder.

Von Bahnwagen ſind im Gebrauch:

9 Stück I. Klaſſe, à 64 Perſonen,
15 „ II. „ à 60 bis 72 Perſonen,
3 „ Stehplatzwagen à 60 Perſonen,

40 Stück Güterwagen à 150 bis 200 Ztr.,
4 „ Paſſagiergepäck-Wagen,
17 „ Equipage-Wagen, von denen 9, mit acht Rädern konſtruirt, 2 Equipagen oder einen großen Frachtwagen aufnehmen, die aber auch gleichzeitig als offene Güterwagen, zum Transport von Bauholz, Brennholz, Brettern ꝛc. benutzt werden können.
4 „ Pferde-Wagen,
6 „ Vieh-Wagen.

Sie ſind, mit Ausnahme der Paſſagiergepäck-, Pferde- und 8 Equipage-Wagen, achträdrig und mit beweglichen Achſen nach amerikaniſcher Art konſtruirt; ruhen vorn wie hinten auf zwei feſt mit einander verbundenen, nahe an einander liegenden Achſen, welche einer gemeinſchaftlichen Seitendrehung (Lenkung) fähig ſind, und vermöge dieſer Einrichtung mit Leichtigkeit durch die kleinſten Kurven bewegt werden können. Die große Entfernung der Vorder- von den Hinterachſen, und die eigenthümliche Verbindung der Wagen durch eine hölzerne Zunge, bei der die Zug- und Druckfedern ꝛc. fortfallen, hat den Vorzug gezeigt, daß jene außerordentlich ruhig gehen, auch hat die erwähnte ſtabile Verbindung noch den Vortheil, daß jedes Fahrzeug blos durch Herausziehen eines Bolzens während der Fahrt von dem übrigen Theile des Zuges mit Leichtigkeit getrennt werden kann, was bei etwaigen Unglücksfällen, wo die Maſchine aus der Bahn weichen ſollte, von großem Werthe ſein dürfte, zumal da in dieſem Falle die hölzerne Zunge von ſelbſt brechen würde. Dagegen erſchien es als ein Mangel, daß die Wagen zweiter Klaſſe keine Seitenthüren hatten, indem die Eingänge an den Enden durch ein mögliches Zuſammenſtoßen der Wagen verſperrt werden konnten. Es iſt deshalb ein jeder dieſer Wagen mit 6 Seitenthüren verſehen und die innere Eintheilung auf vortheilhafte Weiſe nach den, beim Betriebe gemachten Erfahrungen, verändert. Zugleich iſt beſchloſſen worden, die Stehplätze gänzlich eingehen zu laſſen, die bisherige zweite Klaſſe in eine dritte, die jetzige erſte Klaſſe in eine zweite zu verwandeln und eine neue erſte Wagenklaſſe in den vorhandenen Wagen einzurichten.

Die ſämmtlichen Koſten dieſer Umänderung der Wagen werden ſich etwa auf 7020 Thlr. belaufen, jedoch wird auch dadurch der Vortheil erreicht, daß in den Wagen jetziger zweiten (künftig dritten) Klaſſe 168 Plätze mehr als bisher gewonnen werden, was dem Raume von beinahe drei neuen Perſonenwagen gleichkommt.

Das neueſte Betriebsreglement iſt vom 1. Mai 1844, und wird davon unter Fahrordnung und Tarif das Nähere angeführt werden.

Mit der Königl. Poſtbehörde ſind die Verhältniſſe in der Art regulirt, daß nur poſtpflichtige Güter und Brieffelleiſen zwiſchen Berlin und Frankfurt, dem Geſetz vom 3. November 1838 gemäß, unentgeltlich befördert werden müſſen. Hierzu ſind von Seiten der Behörde eigene Poſt-Eiſenbahn-Wagen hergeſtellt, der Geſellſchaft dagegen folgende Vergünſtigungen bewilligt:

a. für die Einrichtung und Hergabe der Poſterpeditions-Lokale auf den

Bahnhöfen zu Berlin, Fürſtenwalde und Frankfurt ſind die Anlage- koſten mit 4650 Thlr. zinsfrei vorgeſchoſſen und werden durch die von der Poſtbehörde jährlich für die Lokale zu zahlende Miethe von 350 Thlr. abgetragen;

b. alle auf der Eiſenbahn transportirte nicht poſtpflichtige, über 40 Pfd. ſchwere Poſtſtücke, ſowohl des Breslauer als des Königsberger Poſt- kourſes, ſei es, daß ſie in den eigens erbauten Eiſenbahn-Poſtwagen oder in den gewöhnlichen Güterwagen mit den Perſonen- oder mit den Güterzügen zu befördern ſind, werden tarifmäßig bezahlt;

c. iſt der Geſellſchaft die Beförderung ihrer Dienſtkorreſpondenz auf der Bahn poſtfrei bewilligt.

Auch mit ſämmtlichen Militär-Behörden iſt ein Abkommen dahin ge- troffen, daß bei Militär- und Rekruten-Transporten der Geſellſchaft im All- gemeinen dasjenige gezahlt wird, was durch die erſparten Marſchtage gegen die etatsmäßigen Etappengelder erübrigt wird. — In Folge deſſen ſind be- reits vielfache Militär-Transporte, theils mit den gewöhnlichen Zügen, theils mit Extrazügen befördert worden.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten.

Der Betrieb, welcher am 23. Oktober 1842 für das Publikum eröffnet wurde, hat bis zum Ablauf des Jahres 1843 fortwährend immer günſtigere Reſultate gegeben, ſo daß in den letzten Monaten des Jahres 1843 eine ver- hältnißmäßig höhere Einnahme, als in den entſprechenden Monaten des Jah- res 1842 erzielt worden iſt. In der erſten Zeit des Betriebes im Winter 18$\frac{42}{43}$ wurde dem Unternehmen ein ungewöhnlicher Vortheil dadurch zugewen- det, daß der Transport einer bedeutenden Quantität Brennhölzer zum Be- trage von 2573$\frac{1}{4}$ Klaftern für Rechnung der Königlichen Regierung über- tragen wurde, wofür die Summe von 8234 Thlr. 12 Sgr., außer 418 Thlr. Stättegeld, eingenommen wurde. Dieſe Einnahme iſt nur als eine extraor- dinäre zu betrachten, die wohl nur in ſeltenen Fällen wiederkehren dürfte, und die daher bei Vergleichung der Betriebsreſultate in den verſchiedenen Jahren abgeſetzt werden muß.

Die einzelnen Einnahmen ſeit Eröffnung der Bahn am 23. Oktober 1842 bis 31. Dezember 1843 ſind nun geweſen.

	Thlr.	ſg.	pf.
1) Für Perſonentransport (282689 Perſonen)	246401	20	10
2) „ Paſſagier-Gepäck-Ueberfracht	6860	28	6
3) „ Güterfracht, 382705$\frac{69}{110}$ Zentner, abzüglich der den Spediteuren gewährten Vergütung	66802	11	3
4) „ Eilfracht 13581$\frac{28}{110}$ Zentner, abzüglich der den Spe- diteuren gewährten Vergütung	5689	7	9
5) „ Viehtransport	6980	6	—
6) „ Lagergeld und Proviſion	61	25	3
7) „ Miethe und Pacht	3049	4	7
8) „ Zinſen	4528	26	8
Summa der Einnahmen	340374	10	10

Die Einnahmen aus dem Betriebe in den einzelnen Monaten waren:

Monat.	1842.			1843.			1844.		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf
Januar	—	—	—	16709	28	6	12883	22	6
Februar	—	—	—	23148	8	—	29939	25	9
März	—	—	—	31300	24	6	24463	9	6
April	—	—	—	16382	12	—	18335	15	6
Mai	—	—	—	17132	12	2			
Juni	—	—	—	24968	26	—			
Juli	—	—	—	44697	24	9			
Auguſt	—	—	—	18914	10	—			
September	—	—	—	21012	5	3			
Oktober	—	—	—	28295	20	4			
November	34659	26	6	34945	13	9			
Dezember	14573	3	3	15702	5	—			

Die Ausgaben in dem vorher angeführten Zeitraume waren:

		Thlr.	ſg.	pf.
A. Bahnverwaltung.				
I. Gehalte.				
1) Gehalte der Ingenieure, Bahnmeiſter, Bahnwärter und Hülfsbahnwärter nebſt Kleidererſatz		22429	27	7
II. Inſtandhaltung der Bahn.				
1) Inſtandhaltung des Planums mit Böſchungen, Gräben, Durchläſſen u. Ueberfahrten, ſo wie des Oberbaues	5608 Thlr. 3 ſg. 7 pf.			
2) Inſtandhaltung der Drehſcheiben u. Ausweichungen	122 „ 26 „ — „			
3) Reparatur der Wärterbuden, Gehege, Warnungstaf., Telegraph., Signale und Abtheilungszeichen: a. Wärterbuden, Warnungstafeln . . . 56 Thlr. 11 ſg. 3 pf. b. Telegraph., Signale . 328 „ 27 „ 4 „	385 „ 8 „ 7 „			
4) Inſtandhaltung d. Bahngeräthe .	503 „ 19 „ 6 „	6619	27	10
III. Inſtandhaltung der Gebäude und Brücken.				
1) Inſtandhaltung der Gebäude . .	1249 Thlr. 2 ſg. 6 pf.			
2) Inſtandhaltung der Bahnwärterhäuſer und Waſſerſtationsgebäude . .	38 „ 19 „ 6 „			
3) Inſtandhaltung der Brücken . . .	66 „ 21 „ 2 „	1354	12	11
Summa A. der Bahnverwaltung .		30404	8	2
B. Transportverwaltung.				
I. Gehalte und Löhnungen.				
1) Gehalt des Ober-Maſchinenmeiſters, der Lokomotivführer,				

	Thlr.	ſg.	pf.
Feuerleute, Werkmeiſter, Wagenmeiſter, Kondukteure, Einnehmer, des Obergüterverwalters, der Expediteure nebſt Gehülfen, der Wagenmeiſter, Bahnhofsaufſeher, Portiers und Nachtwächter, ſo wie deren Kleidererſatz, ingleichen Arbeitslohn der Bahnhofs- und Packhofsarbeiter	42776	8	—
II. Koſten der Transportkräfte.			
1) Feuerungsmaterial zum Heizen der Lokomotive . . . . 33309 Thlr. 27 ſg. 4 pf.			
2) Heizung d. ſtehenden Dampfmaſchinen, Waſſerſtationen, Werkſtätten ꝛc.			
a. ſtehende Dampfmaſchinen 461 Thlr. 8 ſg. — pf.			
b. Waſſerſtationen, Werkſtätten ꝛc. . . . 1488 „ 18 „ 5 „ — 1949 „ 26 „ 5 „			
3) Baumöl zu den Dampfwagen, Wagenſchmiere ꝛc.			
a. Schmieröl zu den Lokomotive, zu den Pumpwerken der Waſſerſtationen, zu den Drehſcheiben, den Krahnen und den Wagendrehtellern 3316 Thlr. 10 ſg. 10 pf.			
b. Wagenſchmiere . 1225 „ 6 „ 6 „ — 4541 „ 17 „ 4 „	39801	11	1
III. Inſtandhaltung der Dampf- und Bahnwagen inkl. des erforderlichen Putzmaterials.			
1) Inſtandhaltung von 15 Lokomotive nebſt Tendern . . . . 2018 Thlr. — ſg. 10 pf.			
2) Bahnwagen: (Thlr. ſg. pf.)			
a. 24 Perſonenwagen 1285 28 6			
b. 36 Güterwagen . 1081 14 5			
c. 8 Paſſagiergepäckwagen 166 11 6			
d. 17 Equipagewag. 82 6 —			
e. 6 Viehwagen . 178 13 9			
f. 4 Pferdewagen . 2 15 —			
g. 4 Poſtwagen . . 58 20 9 — 2855 „ 19 „ 11 „	4873	20	9
IV. Transportgeräthe und Werkzeuge.			
1) Inſtandhaltung der ſtehenden Dampfmaſchinen, der Werkſtätten und des Bahnhofs-Inventariums, ſo wie Erſatz der in Abgang gekommenen Geräthe durch neue:			
a. ſtehende Dampfmaſchinen . . . 27 Thlr. 14 ſg. 7 pf.			
b. Werkzeuge ꝛc. . . . . 293 „ 21 „ 9 „	321	6	4
V. Erleuchtung.			
1) Für Erleuchtung der Bahnhöfe und der Bahn, ſo wie der Empfangs- und Arbeitszimmer inkl. eines Zuſchuſſes zur Erleuchtung der neuen Straßen beim Berliner Bahnhofe, ingleichen der Telegraphen und Wärterbuden ſo wie der Lokomotive und Wagen, während der Abendfahrten . . .	4158	4	6
Latus .	91930	20	8

	Thlr.	sg.	pf.
Transport .	91930	20	8
VI. Heizung der Empfangs- und Arbeitszimmer	1646	28	6
VII. Druckkoſten.			
1) Für Billets und Stempelgeräthe, Druck- und Inſertionskoſten	3213	2	7
VIII. Insgemein.			
1) Für diverſe Ausgaben bei der Transportverwaltung . .	2877	27	10
Summa B. Transportverwaltung .	99668	19	7
C. Allgemeine Verwaltungskoſten.			
I. Gehalte.			
1) Gehalt des Syndikus, Spezial-Direktors, Rendanten, Kontroleurs, der Bahnhofs-Inſpektoren, des Regiſtrators, Expedienten, Buchhalters, der Kaſſen- und Bureau-Boten nebſt Kleidererſatz	10316	18	4
II. Bureau-Koſten.			
1) Für Schreib- und Zeichnenmaterialien, Copialien, Buchbinderarbeiten, Diäten an Kanzeliſten, Porto, Droſchkengelder und verſchiedene Ausgaben	3171	7	5
III. Amtsreiſekoſten	379	20	6
IV. Abgaben und Feuerverſicherungskoſten	989	10	—
V. Insgemein für diverſe Ausgaben, Gratifikationen, Vergütungen ꝛc.	1997	—	8
Summa C. Allgemeine Verwaltungskoſten .	16853	26	11
D. Zinſen.			
1) Zinſen der Stammaktien . . 2,200000 Thlr. à 5 Proz.	110000	—	—
2) „ „ Prioritätsaktien . 600000 „ à 4 „	24000	—	—
Summa D. Zinſen .	134000	—	—
Rekapitulation.			
A. Bahnverwaltung	30404	8	2
B. Transportverwaltung	99668	19	7
C. Allgemeine Verwaltungskoſten	16853	26	11
D. Zinſen	134000	—	—
Summa der Ausgaben .	280926	24	8
„ „ Einnahmen .	340374	10	10
Bleibt Ueberſchuß .	59447	16	2
Hiervon 2 Prozent Dividende auf die Stammaktien .	44000	—	—
Bleiben für den Reſervefonds .	15447	16	2
Der Reſervefonds hatte hiernach mit Hinzurechnung des Werths der vorräthigen Unterlagshölzer, Schienen, Befeſtigungsmittel und Räder mit Achſen, im Betrage von . . .	41167	14	9
am 1. Januar 1844 einen Aktivbeſtand von	56615	—	11
wozu noch künftig anderweite Ueberſchüſſe aus dem Baufonds hinzutreten werden.			

Die nach dem Vorhergehenden ſich herausſtellenden Reſultate ſind folgende:

Es betragen ſeit Eröffnung des Betriebes die eigentlichen Betriebskoſten nach Prozenten der Einnahme etwa . . . . $38\frac{1}{10}$ Proz. oder pro Nutzmeile (da $26297\frac{3}{4}$ Nutzmeilen gemacht ſind) durchſchnittlich 4 Thlr. 7 Sgr. 5,5 Pf.

Die Verwaltungs- und Betriebskoſten zuſammen nach Prozenten der Einnahme etwa . . . . $43\frac{1}{3}$ Proz. oder pro Nutzmeile durchſchnittlich . . . 4 Thlr. 23 Sgr. 11,7 Pf.

Demnach betrugen die Ausgaben für eine Fahrt von Berlin nach Frankfurt, oder umgekehrt, auf $10\frac{3}{4}$ Meilen durchſchnittlich:

an Betriebskoſten	45 Thlr. 20 Sgr. 2 Pf.
und an Betriebs- und Verwaltungskoſten zuſammen	51 „ 17 „ 8 „

Die Betriebs- und Verwaltungskoſten zuſammen bei einer annähernden Vertheilung der Generalkoſten beliefen ſich:

pro Perſon und Meile	1 Sgr. 5,57 Pf.
„ Zentner und Meile	— „ 4,52 „

und ergaben ſich dieſe Durchſchnittszahlen aus nachſtehender Zuſammenſtellung der Koſten des Perſonen- und Gütertransports:

a. Die Ausgaben inkl. Zinſen betragen 280926 Thlr. 24 Sgr. 8 Pf.

Hiervon gehen ab für gezahlte Zinſen . . . . 134000 „ — „ — „

bleiben 146926 Thlr. 24 Sgr. 8 Pf.

an Betriebs- und Verwaltungskoſten. Hiervon wurde verausgabt, bei einer annähernden Vertheilung der gemeinſchaftlichen Ausgaben für den Perſonen- und Equipagen-

Transport circa	92988 Thlr. 21 Sgr. 5 Pf.
für Güter- und Viehtransport . .	53938 „ 3 „ 3 „
	146926 Thlr. 24 Sgr. 8 Pf.

Da der Transport der 638 Equipagen circa 1722 Thlr. 21 Sgr. 5 Pf. an Koſten verurſachte, ſo blieben 91266 Thlr. als Ausgabe für den Perſonen-Transport. Es wurden aber im Jahre 1842

eine Perſon	$255883\frac{1}{2}$ Meilen
weit, und im Jahre 1843 eine Perſon . . .	$1{,}613881\frac{1}{2}$ „
zuſammen	1,869765 Meilen

weit bewegt. Es hat mithin eine Perſon eine Meile weit zu bewegen 1 Sgr. 5,57 Pf. gekoſtet.

b. An Gütern und Vieh wurden transportirt im Ganzen $4{,}289739\frac{3}{4}$ Ztr. eine Meile weit, es hat alſo 1 Ztr. eine Meile weit zu bewegen 4,52 Pf. gekoſtet, und eine Perſon ſo viel als 3,9 Ztr. Güter.

c. Bei jeder im Jahr 1843 durchlaufenen Meile haben die Koſten der Lokomotive-Reparatur durchſchnittlich betragen 1 Sgr. 10,3 Pf., die

Koſten für Gehalt der Lokomotivführer und Feuerleute aber 5 Sgr. 8,5 Pf.

d. Die Reparaturkoſten haben betragen pro Perſonenwagen auf jede durchlaufene Meile . . . . 6,28 Pf.
der Güter- und anderen Wagen . . . . 4,46 „
im Durchſchnitt ein Wagen pro durchlaufene Meile . . 5,20 „
Für Wagenſchmiere wurden 1225 Thlr. 6½ Sgr. verausgabt, 4 Räder koſteten daher durchſchnittlich für jede durchlaufene Meile 1,24 Pf.

Betrachten wir nun die Leiſtungen der Lokomotive und ſpäter der Bahnwagen genauer, ſo ergeben ſich folgende Reſultate:

Vom 23. Oktober 1842 bis 1. Januar 1843 wurden durchlaufene Meilen 4648 zurückgelegt.

Für das volle Betriebsjahr 1843 ſtellen ſich folgende ſtattgefundene Verhältniſſe heraus:

Es wurden in dieſem Zeitraume durch die Lokomotive der regelmäßigen Perſonenzüge, Güterzüge und extra Perſonen- und Güterzüge zurückgelegt an Nutzmeilen . . . . 26297¾ Meilen,
von der zweiten Lokomotive bei Hülfsleiſtungen . . . . 1489 „
von den Lokomotive mit Arbeitszügen, an Materialien-, Lehm- und Sandtransport zur Vollendung der Bauanlage gehörig . . . . 1696½ „
in Summa 29483¼ Meilen.

Es ſind alſo für den Betrieb . . . . 27786 „
durchlaufen, wovon 26297¾ Nutzmeilen ſind. Das Verhältniß zwiſchen durchlaufenen Meilen und Nutzmeilen ſtellt ſich alſo beinahe wie 14 : 13.

Die geringſte Meilenanzahl iſt im Monat April zurückgelegt worden, und zwar für den Betrieb . . . . 1990 Meilen,
und von den Arbeitszügen . . . . 250 „
2240 Meilen.

Dagegen die größte Meilenanzahl im Monat Juli, und zwar 2619¾ Meilen
für den Betrieb und von den Arbeitslokomotive . . . . 107 „
2726¾ Meilen.

Nach dem Fahrplan ſollten in den genannten beiden Monaten gefahren werden reſp. 1935 und 1999½ Meilen.

Die oben angegebenen 29483¼ Meilen ſind durchlaufen worden von den Lokomotive:

Lokomotive-Klaſſe B.

	1842.	1843.	In Summa.
Berlin	412¾	488	900¾
Köpenick	—	1750¾	1750¾
Poſen	365¾	1974	2339¾
Schleſien	763¾	2150¼	2914
Frankfurt	605¼	2804½	3409¾

	1842.	1843.	In Summa.
Oder	799	2906¼	3705¼
Brandenburg	833¾	3275¾	4109½

Lokomotive-Klaſſe A.

	1842.	1843.	In Summa.
Carl Treu	—	303¾	303¾
Zimpel	—	1495½	1495½
Spree	317½	2295	2612½

Lokomotive-Klaſſe extra A.

	1842.	1843.	In Summa.
Konkordia	—	1274¾	1274¾
Fürſtenwalde	—	2067¼	2067¼
Hamburg	550¼	1530	2080¼
Gwyn	—	2555¾	2555¾
Oppoſition	—	2611¾	2611¾
Summa .	4648	29483¼	34131¼

Von den angegebenen 26297¾ Nutzmeilen ſind zurückgelegt worden:

mit Perſonenzügen	16022¾	Meilen,
mit Güterzügen	10275	„
	26297¾	Meilen.

Zum Anheizen der Lokomotive, für Reſerve-Lokomotive ꝛc. und als Heizmaterial während der Fahrt wurden im Ganzen im Jahre 1843 verbraucht 5001$\frac{7}{16}$ Klafter kiefern Holz, weshalb durchſchnittlich:

pro laufende Meile	18,32	Kubikfuß
„ Nutzmeile	19,6	„

verbraucht worden.

Der Verbrauch pro durchlaufene Meile inkl. Anheizen der Lokomotive variirte bei den Perſonenzügen zwiſchen 13,21 und 19,9 Kubikfuß, bei den Güterzügen zwiſchen 17,34 und 27,7 Kubikfuß, je nachdem die Witterungsverhältniſſe und die zu transportirende Laſt, der Zuſtand der Maſchine und die Geſchicklichkeit des Lokomotivführers darauf einwirkten. Die durchſchnittliche Konſumtion von Brennmaterial inkl. Anheizen der Lokomotive und zur Reſerve betrug, pro Nutzmeile der Perſonenzüge berechnet, 17,5 Kubikfuß, pro Nutzmeile der Güterzüge aber 22,9 Kubikfuß, und variirte bei den Perſonenzügen zwiſchen 15,0 und 22,4 Kubikfuß, bei den Güterzügen aber zwiſchen 18,23 und 18,9 Kubikfuß als Durchſchnittszahl eines Monats und aller darin thätig geweſenen Lokomotive. Die geringſte Menge Brennmaterial iſt im Monat Auguſt, die größte Menge im Monat März konſumirt worden.

Der Durchſchnittspreis des angekauften Holzes inkl. Kleinmachen und Aufſetzen betrug pro Klafter 5 Thlr. 19½ Sgr. und hat deshalb durchſchnittlich die durchlaufene Meile 28 Sgr. 9 Pf., die zurückgelegte Nutzmeile 1 Thlr. — Sgr. 9 Pf., die zurückgelegte Nutzmeile der Perſonenzüge, 27 Sgr. 5,7 Pf., die der Güterzüge 1 Thlr. 5 Sgr. 11,4 Pf. an Brennmaterial gekoſtet.

An Gallipoli-Oel ſind im Betriebsjahre 1843 zum Reinigen und Putzen der Lokomotive, ſo wie als Schmiermaterial für die Räder der Lokomotive nebſt Tender, verbraucht worden 160 Ztr. 97¼ Pfd., demnach für die durchlaufene Meile 19,2 Loth. Der Durchſchnittspreis dieſes Oels war 16 Thlr. 21 Sgr.; folglich koſtet die durchlaufene Meile 2 Sgr. 8 Pf., die Nutzmeile aber 2 Sgr. 10,5 Pf.

Die Koſten für das in die Höhe Pumpen des Waſſers in Berlin und Frankfurt vermittelſt zweier kleinen Dampfmaſchinen, ſo wie das Vorwärmen auf allen Stationen, haben im Jahre 1843 betragen 1061 Thlr. 6 Sgr. 4 Pf. und folglich für die durchlaufene Meile 1 Sgr. 1 Pf., für die Nutzmeile aber 1 Sgr. 2½ Pf.

Die Steigungsverhältniſſe der Bahn ſind zwiſchen Berlin und Brieſen ſo außerordentlich günſtig, daß hier kleine Lokomotive zum Betriebe, namentlich zur Förderung der Perſonenzüge, in Anſpruch kommen konnten, während zwiſchen Brieſen und Frankfurt, der ſtarken Steigungen wegen, durch ſtärkere Maſchinen die Züge befördert werden mußten. Durch dieſe Steigungen wurde bei ſchweren Zügen eine Hülfslokomotive nothwendig. Von dieſen Hülfslokomotive ſind im Jahre 1843 zurückgelegt 620¼ Meilen und dazu an Feuerungsmaterial verbraucht 101 Klftr. 76 Kubikfuß Brennholz; die Koſten dafür haben alſo betragen . . . . . . 574 Thlr. 12 Sgr. 10 Pf.

hierzu treten die repartirten Koſten für eine durchlaufene Meile an Schmieröl mit	2 Sgr. 8 Pf.	
für Vorwärmen und in die Höhe Pumpen des Waſſers	1 „ 1 „	
an Reparaturkoſten der Lokomotive	1 „ 10,3 „	
	5 Sgr. 7,3 Pf.	
alſo für 620¼ Meilen		115 Thlr. 27 Sgr. 2 Pf.
		690 Thlr. 10 Sgr. — Pf.

Dieſe Koſten repartiren ſich auf die verſchiedenen Betriebszeiten, ſo daß davon auf die Monate Januar, April, Mai, Auguſt, September und Dezember, in denen kein Meßverkehr Statt findet und deshalb nur ſelten ſchwere Züge zu befördern ſind, 48 Thlr. 27 Sgr. 1 Pf. für 46½ Meilen, auf die 6 Monate Februar, März, Juni, Juli, Oktober und November hingegen, in welchen ſehr viele durch den Meßverkehr bedingte ſtarke Züge vorkommen, 641 Thlr. 12 Sgr. 11 Pf. für 573¾ Meilen fallen. Dieſelben würden aber auch bei der ſonſt für normal erachteten Steigung von 1 : 300 nur zum geringſten Theil vermieden werden können, da ſchwere Züge, wie ſie der Meßverkehr erfordert, auch bei einer Steigung von 1 : 300 nicht ohne Hülfslokomotive zu befördern ſein würden.

Zwiſchen Brieſen und Frankfurt findet aber auch ſchon, da die Perſonenzüge auf dieſer Strecke von einer großen Maſchine extra A. befördert

worden, während ſie auf der Strecke zwiſchen Berlin und Brieſen nur von einer kleinern Klaſſe B. gezogen wurden, eine größere Konſumtion von Brennmaterial Statt, und zwar betrug dies im Jahre 1843 = $84\frac{1}{10}$ Klafter oder 475 Thlr. 4 Sgr. 11 Pf.

Auch ſelbſt dieſe unbedeutenden Mehrkoſten, im Verhältniß zu den Geſammtkoſten des Brennmaterials, die im Jahre 1843: 28258 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf. betragen haben, können nicht ganz den Statt findenden Steigungen zur Laſt gelegt werden, da auch bei Steigungen von nur $\frac{1}{300}$ ſchwere Züge, die zwiſchen Berlin und Brieſen von minder kräftigen Maſchinen bewegt würden, zwiſchen Brieſen und Frankfurt von bei weitem kräftigeren Maſchinen befördert werden müßten, und auf dieſer Strecke dann ebenfalls eine, wenn auch geringere, Differenz beim Brennmaterial Statt finden würde. —

Da dieſe Steigungen außer den ſo eben berechneten keine größeren Ausgaben hervorgerufen haben und beim Betriebe ſelbſt die Vertheilung der dienſtthuenden Lokomotive ſo Statt findet, daß in Brieſen die Reſerve-Lokomotive, ſo wie in Frankfurt bei jedem abgehenden Zuge noch eine geheizte dienſthabende Maſchine vorhanden iſt, ſo wird in Bezug auf die, bei ſchweren Zügen zu leiſtende Hülfe, durch Schieben auf den ſtarken Steigungen durchaus weder eine größere Anzahl Lokomotive, noch ein größeres Perſonal nothwendig, und iſt durch dieſe Reſultate die bisher Statt gehabte Meinung der großen Koſtſpieligkeit des Betriebes auf ſolchen Steigungen wohl hinreichend widerlegt.

Beim regelmäßigen Betriebe legt eine Lokomotive-Klaſſe B. täglich durchſchnittlich 11 Meilen zwiſchen Berlin und Brieſen, eine Lokomotive-Klaſſe extra A. täglich 10 Meilen zwiſchen Brieſen und Frankfurt mit den Perſonenzügen zurück, wogegen eine Maſchine mit dem Güterzuge Klaſſe extra A. täglich $10\frac{3}{4}$ Meilen zurücklegt. Dieſe Arbeit verrichtet die Lokomotive häufig mehrere Monate hinter einander, ohne nur einen Tag in Ruhe geſetzt zu werden oder in Reparatur zu kommen. Auf dieſe Weiſe iſt die

Oder beinahe	6	Monat,
Brandenburg	$4\frac{2}{3}$	"
Schleſien	$3\frac{2}{3}$	"
Frankfurt	4	"
Köpenick	$2\frac{2}{3}$	"
Spree	3	"
Zimpel	$2\frac{2}{3}$	"
Gwyn	$2\frac{1}{2}$	"
Konkordia	$2\frac{1}{6}$	"

hinter einander im täglichen Gebrauch geweſen. Die Anzahl von 15 Lokomotive, die allerdings beim gewöhnlichen Betriebe nicht gebraucht werden, reicht während der Meſſe kaum aus, da dann oft alle 15 an *einem* Tage in Thätigkeit ſind. Während im ganzen Jahre 1843 nur 10 unbedeutende Betriebsſtörungen vorfielen und durchaus kein Unglücksfall zu beklagen iſt, wurden im Jahre 1843 auch nur dreimal Hülfslokomotive herbeigerufen, und zwar am 23. Januar, 9. Februar und 14. Dezember 1843. Hierdurch wurde

am 23. Januar die Fahrt um 1¼ Stunden, am 9. Februar um 1 Stunde und 10 Minuten, am 14. Dezember um 20 Minuten zwar verzögert, aber ſonſt keine weiteren Störungen oder Unfälle herbeigeführt.

Die verſchiedenen **Bahnwagen** haben zurückgelegt an Meilen:

Namen der Wagen.	1842.	1843.	In Summa.
Königswagen	—	76½	76½
Perſonenwagen I. Klaſſe Nr. 2.	344	222	566
" " " " 3.	440¾	3188½	3629¼
" " " " 4.	548¼	3374½	3922¾
" " " " 5.	677¼	2701	3378¼
" " " " 6.	333¼	2406½	2739¾
" " " " 7.	430	2647	3077
" " " " 8.	—	1820	1820
" " " " 9.	—	1429¼	1429¼
Perſonenwagen II. Klaſſe Nr. 51.	—	254¼	254¼
" " " " 52.	301	2707½	3008½
" " " " 53.	494½	3552¼	4046¾
" " " " 54.	225¾	3915¾	4141½
" " " " 55.	258	1701	1959
" " " " 56.	494½	1887¾	2382¼
" " " " 57.	290¼	1200¼	1490½
" " " " 58.	344	3109¼	3453¼
" " " " 59.	290¼	4381	4671¼
" " " " 60.	537½	4517½	5055
" " " " 61.	236½	3246½	3483
" " " " 62.	387	3073¾	3460¾
" " " " 63.	333¼	666	999¼
" " " " 64.	118½	3689	3807½
" " " " 65.	419¼	877¼	1296½
Güterwagen Nr. 101.	408½	1494¼	1902¾
" " 102.	408½	1053½	1462
" " 103.	397½	1204	1601½
" " 104.	354¾	1580¼	1935
" " 105.	462¼	1608¾	2071
" " 106.	354¾	1462	1816¾
" " 116.	333¼	1558¾	1892
" " 117.	449	1601¾	2050¾
" " 118.	483¾	1501¼	1985
" " 119.	666½	2128½	2795
" " 120.	548¼	2225¼	2773½
" " 121.	365½	1415¼	1780¾
" " 122.	290¼	978¼	1268½
" " 123.	462¼	1075	1537¼
" " 124.	516	1300¾	1816¾
" " 125.	655¾	2149¾	2805½
" " 126.	301	1429¾	1730¾
" " 127.	365½	1193¼	1558¾
" " 128.	365½	1687¾	2053¼
" " 129.	365½	1436¾	1802¼
" " 130.	311¼	1139½	1450¾
" " 131.	397¾	1587¼	1985
" " 132.	247¼	1171¾	1419
" " 133.	365½	1268½	1634

Namen der Wagen.	1842.	1843.	In Summa.
Güterwagen Nr. 134.	—	989	989
″ ″ 135.	—	784¾	784¾
″ ″ 136.	—	860	860
″ ″ 137.	—	935¼	935¼
″ ″ 138.	—	1324¼	1324¼
″ ″ 139.	—	1634	1634
″ ″ 140.	—	4930¾	4930¾
″ ″ 141.	—	5076½	5076½
″ ″ 142.	—	4890¾	4890¾
″ ″ 143.	—	3868¾	3868¾
Offene Güterwagen Nr. 201.	182¾	1333	1515¾
″ ″ ″ 202.	150½	1333	1483½
″ ″ ″ 203.	236½	1462	1698½
″ ″ ″ 204.	161¼	1200¼	1361½
″ ″ ″ 205.	182¾	1214¾	1397½
″ ″ ″ 206.	193½	1462	1655½
Stehplatzwagen Nr. 207.	—	2343½	2343½
″ ″ 208.	—	2262½	2262½
″ ″ 209.	—	1687¾	1687¾
Viehwagen Nr. 251.	—	623½	623½
″ ″ 252.	—	946	946
″ ″ 253.	—	849¼	849¼
″ ″ 254.	75¼	849¼	924½
″ ″ 255.	75¼	1204	1279¼
″ ″ 256.	21½	1128¾	1150¼
4rädr. Bagagewagen Nr. 301.	193½	247¼	440¾
″ ″ ″ 302.	258	935¼	1193¼
″ ″ ″ 303.	365½	1032	1397½
″ ″ ″ 304.	236½	752½	989
Pferdewagen Nr. 321.	139¾	784¾	924½
″ ″ 322.	129	548¼	677¼
″ ″ 323.	75¼	580½	655¾
″ ″ 324.	118¼	634¼	752½
Postgüterwagen Nr. 337.	—	2107	2107
″ ″ 338.	—	3966¾	3966¾
″ ″ 339.	580¼	3128½	3708¾
″ ″ 340.	548¼	3097¾	3646
Kleine Equipagewagen Nr. 341.	204¼	290¼	494½
″ ″ ″ 342.	215	1537¼	1752¼
″ ″ ″ 343.	21½	494½	516
″ ″ ″ 344.	75¼	978¼	1053½
″ ″ ″ 345.	193½	860	1053½
″ ″ ″ 346.	129	1075	1204
″ ″ ″ 347.	150½	580½	731
″ ″ ″ 348.	96¾	1075	1171¾
Große Equipagewagen Nr. 371.	64½	2279	2343½
″ ″ ″ 372.	—	2282½	2282½
″ ″ ″ 373.	—	1945¾	1945¾
″ ″ ″ 374.	10¾	2217¾	2228½
″ ″ ″ 375.	—	1978	1978½
″ ″ ″ 376.	21½	2408	2429
Summa .	22485¾	174906	197391¾

Es ſind alſo von ſämmtlichen Wagen zurückgelegt worden:

1842	. . . .	22485¾ Meilen
1843	. . . .	174906 „
	Zuſammen	197391¾ Meilen.

c. Fahrordnung, Tarif.

Täglich finden ſowohl zwei Perſonen- als auch zwei Güterzüge von Berlin nach Frankfurt und umgekehrt Statt. Mit den Perſonenzügen werden Perſonen in der I., II. und III. Wagenklaſſe, Paſſagiergepäck, Equipagen und Eilfracht; mit den Güterzügen dagegen Perſonen in Wagen II. und III. Klaſſe, ſo wie Equipagen, Frachtgüter und Vieh befördert. — Im Sommer werden außer dieſen regelmäßigen Dampfwagenzügen jeden Sonntag und Mittwoch, Vergnügungsfahrten von Berlin nach Rummelsburg, Köpenick, Friedrichshagen und Erkner hin und zurück gegen ermäßigte Fahrpreiſe gemacht.

Die Fahrt dauert auf der ganzen Strecke:

a. Bei Tage.

2 Stunden 40 Minuten, und zwar:

von Berlin bis Köpenick	1½ Meilen	18 Minuten.
Aufenthalt		5 „
von Köpenick bis Erkner	1¾ Meilen	22 „
Aufenthalt		5 „
von Erkner bis Fürſtenwalde	3 Meilen	38 „
Aufenthalt		10 „
von Fürſtenwalde bis Brieſen . . .	2 Meilen	24 „
Aufenthalt		2 „
von Brieſen bis Frankfurt	2½ Meilen	36 „
	10¾ Meilen	2 St. 40 Minuten.

alſo für die Fahrt	2 Stunden 18 Minuten.
für den Aufenthalt	— „ 22 „
	2 Stunden 40 Minuten.

b. Bei Abend.

3 Stunden 10 Minuten, und zwar:

von Berlin bis Köpenick	1½ Meilen	23 Minuten.
Aufenthalt		5 „
von Köpenick bis Erkner	1¾ Meilen	27 „
Aufenthalt		5 „
von Erkner bis Fürſtenwalde	3 Meilen	45 „
Aufenthalt		10 „
von Fürſtenwalde bis Brieſen	2 Meilen	30 „
Aufenthalt		5 „
von Brieſen bis Frankfurt	2½ Meilen	40 „
	10¾ Meilen	2 St. 45 Minuten

alſo für die Fahrt	2 Stunden 45 Minuten.
für den Aufenthalt	— „ 25 „
	3 Stunden 10 Minuten.

Fahrpreiſe der Perſonen.

	Berlin.						Köpenick.						Erkner.						Fürſtenwalde.						Brieſen.						Frankfurt.					
	1.		2.		3.		1.		2.		3.		1.		2.		3.		1.		2.		3.		1.		2.		3.		1.		2.		3.	
	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.	T.	ſg.
Berlin	—	—	—	—	—	—	—	15	—	7½	—	4	1	—	—	17½	—	10	1	22½	1	7½	—	22½	2	10	1	20	1	—	3	—	2	5	1	7½
Köpenick . . .	—	15	—	7½	—	4	—	—	—	—	—	—	—	15	—	10	—	6	1	7½	1	—	—	18½	1	25	1	12½	—	26	2	15	1	27½	1	3½
Erkner	1	—	—	17½	—	10	—	15	—	10	—	6	—	—	—	—	—	—	—	22½	—	20	—	12½	1	10	1	2½	—	20	2	—	1	17½	—	27½
Fürſtenwalde	1	22½	1	7½	—	22½	1	7½	1	—	—	18½	—	22½	—	20	—	12½	—	—	—	—	—	—	—	17½	—	12½	—	7½	1	7½	—	27½	—	15
Brieſen. . . .	2	10	1	20	1	—	1	25	1	12½	—	26	1	10	1	2½	—	20	—	17½	—	12½	—	7½	—	—	—	—	—	—	—	20	—	15	—	7½
Frankfurt . .	3	—	2	5	1	7½	2	15	1	27½	1	3½	2	—	1	17½	—	27½	1	7½	—	27½	—	15	—	20	—	15	—	7½	—	—	—	—	—	—

Bei Extrafahrten im Sommer:

	II. Klaſſe.	III. Klaſſe.
von Berlin nach Köpenick hin und zurück	12½ ſg.	7½ ſg.
" " " Erkner " " "	25 "	15 "

Nähere Beſtimmungen.

1. Kinder unter 5 Jahren, die ihren Platz auf dem der Angehörigen finden, zahlen Nichts. Aeltere Kinder müſſen Billets löſen, jedoch können zwei Kinder unter 10 Jahren auf ein Billet mitgenommen werden.
2. Einzelne beſtimmte Plätze werden nicht verkauft und können nicht belegt werden. Dagegen werden die Koupés erſter Klaſſe zu 8 Perſonen und zweiter Klaſſe zu reſp. 10 und 17 Perſonen in Berlin und Frankfurt nach einem Beſtimmungsorte auf Verlangen zu den obigen Normalſätzen im Ganzen verkauft und durch Koupé-Scheine belegt. Solche ganze Scheine werden jedoch nur eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges ausgegeben. Wer ein ganzes Koupé nimmt, kann in demſelben 2 Perſonen über die Billetzahl unentgeltlich mitnehmen.
3. Sichtlich kranke oder trunkene Perſonen, oder ſolche, welche durch ihre Nachbarſchaft oder durch ungebührliches Betragen den Mitreiſenden augenſcheinlich läſtig fallen, können zur Mit-, reſp. Weiterreiſe (mit Verluſt des gezahlten Fahrgeldes) nicht zugelaſſen werden.
4. Nur für den bevorſtehenden und darauf folgenden Zug erfolgt Annahme der Anmeldung und der Billetverkauf. Das Billet-Verkaufs-Bureau wird in Berlin und Frankfurt fünf Minuten, auf den Zwiſchenſtationen aber 15 Minuten vor der beſtimmten Abgangszeit geſchloſſen und findet deshalb nur bis dahin der Verkauf von Billets zu der bevorſtehenden Fahrt Statt. Wer nach dieſem Zeitpunkte beim Eintreffen des Wagenzuges nicht zum ſofortigen Einſteigen bereit iſt, verliert das Recht zum Mitfahren, ſelbſt wenn er bereits ein Fahrbillet gelöſt hat; auch wird der gezahlte Betrag ihm alsdann nicht zurückerſtattet. Auf den Zwiſchenſtationen können die Billets nicht unbedingt, ſondern nur unter dem Vorbehalte verkauft werden, daß noch unbeſetzte Plätze vorhanden ſind.
5. Das Fahrbillet iſt nur für die darauf geſtempelte Fahrt gültig, und hat der Paſſagier ſofort zu prüfen, ob es auf die gewünſchte Fahrt lautet; ſpätere Reklamationen können nicht berückſichtigt werden und bezahltes Fahrgeld wird nicht zurückgegeben.
6. Das Billet muß beim Eintritt in die Verſammlungs-Lokale, welche mindeſtens eine Stunde vor jeder Abfahrt geöffnet ſind, auf Verlangen, jedenfalls aber dem Kondukteur beim Einſteigen in die Wagen vorgezeigt werden. Wenn daſſelbe nur auf eine Station lautet, ſo wird es, ſo wie die Koupéſcheine, vom Kondukteur vor der Abfahrt abgenommen; iſt es aber auf mehr als eine Station gelöſt, ſo trennt derſelbe den Koupon davon und ſtellt es dem Fahrenden wieder zu. Der Koupon darf nur von dem Kondukteur abgetrennt werden. Auf der vorletzten Station der Reiſe, für die es lautet, iſt das Billet dem Kondukteur abzugeben, weshalb daſſelbe wohl aufzubewahren iſt. Fahrbillets ohne Koupon ſind beim Einſteigen in die Wagen ungültig. Wer

bei der jederzeit zuläſſigen Reviſion ohne Billet oder mit einem unrichtigen befunden wird, iſt zur doppelten Erlegung des Fahrgeldes für die ganze ſchon zurückgelegte Fahrt des Zuges und für den Platz, auf welchem er ſich befindet, verpflichtet, und wird zur Weiterfahrt nur zugelaſſen, nachdem er dieſe Strafe erlegt und ein Fahrbillet erkauft hat. Nach Befinden, insbeſondere bei Widerſetzlichkeit gegen dieſe Reviſion und deren Folgen, kann er auch auf der Bahn ausgeſetzt werden.

7. Umtauſch von Billets findet faſt gar nicht Statt. Dagegen wird den Inhabern von Billets zweiter und dritter Klaſſe unter Zukauf von Billets dritter Klaſſe für dieſelbe Fahrt geſtattet, in der erſten oder zweiten Wagenklaſſe zu fahren, indem dann dieſe beiden Billets zuſammen für das Billet höherer Klaſſe gelten.

8. Hunde dürfen nicht in den Perſonenwagen, ſondern nur in beſonderen dazu beſtimmten Räumen gegen in den Paſſagiergepäck-Expeditionen zu löſende Fahrbillets à 15 Sgr., gleichviel von welchem Punkte der Bahn zum andern, jedoch ohne irgend eine Garantie, mitgenommen werden.

9. Verſäumte Abfahrt begründet niemals einen Anſpruch zur Erſtattung des Fahrgeldes. Beim Ausfallen einer ganzen Fahrt wird das volle Paſſagiergeld, bei Unterbrechung einer Fahrt ein verhältnißmäßiger Theil deſſelben zurückgezahlt. Anderweitige Anſprüche finden wegen unterbliebener oder unterbrochener Fahrt nicht Statt.

10. Die Fahrbillets enthalten ſämmtlich die Namen des Anfangs- und Endpunktes der Reiſe, ſo wie den Fahrpreis.

11. Die Reiſenden müſſen unweigerlich die von den Beamten ihnen angewieſenen Plätze einnehmen und ſich während der Fahrt allen Anordnungen derſelben fügen.

12. Tabakrauchen iſt in den Koupés erſter und in den Mittel-Koupés zweiter Klaſſe unbedingt unterſagt.

Paſſagiergepäck.

1. Jeder Paſſagier hat für ſich an Reiſegepäck 50 Pfund frei, und begründet das Zuſammenpacken für mehrere Perſonen in ein Kolli keinen Anſpruch auf mehr als 50 Pfd. Freigewicht auf das Ganze.

2. Kleine Gegenſtände bis zu 10 Pfd. ſchwer können, ſo weit es ohne Beläſtigung der Reiſenden möglich iſt, unter den Wagenſitzen, unter Aufſicht des Fahrenden, ohne weitere Garantie, mitgenommen werden. Alle mahl- und ſchlachtſteuerpflichtigen Gegenſtände aber dürfen unter keiner Bedingung in den Wagen verpackt, ſondern müſſen mit vollſtändiger Deklaration, in geſetzlich vorgeſchriebener Ordnung, in die Paſſagier-Gepäck-Expedition eingeliefert werden. Gewehre dürfen nur dann in den Wagen mitgenommen werden, wenn ſie ungeladen ſind. Die Kondukteure ſind berechtigt, ſich davon zu überzeugen.

3. Das Paſſagiergepäck, als Koffer, Mantelſäcke u. ſ. w., muß, mit dem Namen des Eigenthümers und dem Beſtimmungsort deutlich bezeich-

net, eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung des Fahrbillets in die Paſſagiergepäck-Expedition abgeliefert und die etwaige Ueberfracht berichtigt werden.

4. Bei Einlieferung dieſes ordnungsmäßig beſchaffenen Gepäcks wird das betreffende Fahrbillet geſtempelt und eine Beſcheinigung als Garantieſchein ertheilt, welcher indeſſen nur für die bezeichnete Fahrt und die darauf folgenden 24 Stunden Gültigkeit hat, nach dieſer Zeit aber ungültig wird. Es erfolgt nur gegen deſſen Rückgabe die Auslieferung des Gepäcks am Beſtimmungsorte ſpäteſtens eine halbe Stunde nach der Ankunft. Jeder Reiſende hat daher dieſen Garantieſchein ſorgfältig zu verwahren, indem das darin bezeichnete Gepäck dem Vorzeiger des Scheins gegen deſſen Rückgabe ohne alle Prüfung ſeiner Legitimation ausgeliefert und dadurch die Geſellſchaft von jedem weiteren Anſpruche befreit wird. Wer ſeinen Garantieſchein vorzulegen außer Stande iſt, erhält das beanſpruchte Gepäck nur gegen ausreichende Legitimation und Sicherſtellung der Geſellſchaft wegen aller etwaigen Anſprüche dritter Perſonen.

5. Für Gepäck, welches ſpäter als eine halbe Stunde vor Abgang des Wagenzuges eingeliefert wird, kann die Mitnahme dem Billet-Inhaber nicht zugeſichert werden; das nicht nach der vorgeſchriebenen Form geordnete Gepäck wird ganz zurückgewieſen.

6. An Ueberfracht über die frei zu befördernden 50 Pfd., gleichviel ob für einzelne Stationen oder für die ganze Strecke, iſt zu zahlen:

von	51	bis inkl.	60	Pfund	$2\frac{1}{2}$	Sgr.
„	61	„	100	„	5	„
„	101	„	200	„	$22\frac{1}{2}$	„
„	201	„	300	„	$37\frac{1}{2}$	„

und ſo fort für jede 1 bis 100 Pfund Mehrgewicht 15 Sgr. Das Gewicht wird auf dem Garantieſcheine vermerkt. Mehr als 500 Pfd. Uebergewicht für eine Perſon iſt die Geſellſchaft zwar befugt, aber nicht verpflichtet, mit den Perſonenzügen zu befördern.

7. Die Geſellſchaft übernimmt keine Garantie für den Inhalt des ihr zur Mitnahme übergebenen Gepäcks. Insbeſondere hat der Eigenthümer den Schaden, der etwa durch mangelhafte Emballage entſteht, allein zu tragen. Diejenigen feuergefährlichen Gegenſtände, welche bei den Frachtzügen nicht mitgenommen werden dürfen, werden eben ſo wenig als Paſſagiergepäck befördert; eben ſo bleiben Flüſſigkeiten, Glas und dergleichen, wodurch Beſchädigungen herbeigeführt werden können, von der Mitnahme als Paſſagiergepäck ausgeſchloſſen, ſollten dennoch zur Beförderung dieſe Gegenſtände übergeben ſein, ſo trägt der Eigenthümer jeden daraus entſtehenden Schaden. Die der ſteuerlichen Kontrole unterliegenden Waaren ſind von der Beförderung als Paſſagiergepäck ausgeſchloſſen und dürfen nur als Fracht- oder als Eilgut, mit einem nach §. 93. der Zollordnung vorgeſchriebenen Frachtbrief verſehen, zum Transport aufgegeben werden. Wer dennoch dergleichen

Waaren als Paſſagiergut einliefert, iſt der Geſellſchaft für alle etwa daraus entſtehenden Nachtheile verantwortlich.

8. Nach Einhändigung des Garantieſcheins haftet die Geſellſchaft für Verluſt, für Feuersgefahr und trockene Ablieferung mit 1 Thlr. pro Pfund des im Garantieſchein angegebenen Gewichts. Will ein Reiſender ſein Gepäck höher verſichern, ſo zahlt er ½ pCt. von dem Mehrwerth, welcher in dem Garantieſchein vermerkt wird. Bei theilweiſer Beſchädigung wird nach Nr. 4. Garantie verfahren.

9. Für Paſſagiergepäck, welches 24 Stunden nach der Ankunft am Beſtimmungsort nicht abgeholt iſt, wird 2 Sgr. pro Stück täglich als Lagergeld bezahlt, doch hört nach Verlauf dieſer 24 Stunden jede Garantie, ſo wie die Gültigkeit des betreffenden Garantieſcheins auf.

Kofferträger.

Auf allen Stationen ſind verpflichtete Kofferträger angeſtellt, welche zu allen Handleiſtungen auf den Bahnhöfen, ſo wie zum Transport des Gepäcks von und nach dem Bahnhofe gegen den auf jedem Bahnhofe ausgehängten Tarif bereit ſein müſſen. Sie ſind mit einer Nummer und den gelbgedruckten Buchſtaben B. F. E. an der Mütze verſehen, müſſen ihre, den Tarif enthaltende Inſtruktion, die mit der Perſonbeſchreibung verſehen iſt, ſo wie den polizeilichen Erlaubnißſchein bei ſich führen und auf Verlangen dieſelben jederzeit vorzeigen.

Droſchken.

Auf dem Frankfurter Bahnhofe ſtehen außerdem Droſchken zur Verfügung der ankommenden Reiſenden gegen die von der Geſellſchaft feſtgeſtellten Fahrpreiſe. Ein mit dem Stempel der Geſellſchaft verſehener Tarif hängt auf allen Bahnhöfen aus, und müſſen die Kutſcher denſelben ſowohl im Wagen haben, als auch bei ſich führen und auf Verlangen vorzeigen.

Zurückgelaſſene Sachen.

Zurückgelaſſene Gegenſtände können ſogleich bei den Bahnhofs-Inſpektoren, wo ſie von den betreffenden Beamten eingeliefert werden müſſen, von den Eigenthümern gegen genügende Legitimation in Empfang genommen werden; ſpäter iſt in Berlin beim Kontroleur Nachfrage zu halten.

Allgemeine Beſtimmungen.

1. Zur eigenen Sicherſtellung des Publikums werden nachfolgende Vorſichtsmaaßregeln dringend empfohlen:

   a. Gleich nach dem erſten Signale mit der Glocke in Berlin und in Frankfurt, 10 Minuten vor dem Abgange, auf den Zwiſchenſtationen aber nach der Ankunft und dem Stillſtehen des Zuges, die Plätze nach der Anweiſung des Kondukteurs einzunehmen und dabei, ſo wie beim Ausſteigen, den Anordnungen der Letzteren Gehör zu geben. Die Kondukteure ſind uniformirt, und liegt ihnen, ſo wie den übrigen Beamten, die Ausübung der Bahnpolizei ob.

b. Sobald der Wagenzug ſich in Bewegung geſetzt hat, keinen weitern Verſuch zum Einſteigen zu machen, oder dazu behülflich zu ſein, auch den Platz während der Fahrt nicht zu verlaſſen.
c. Während der Fahrt ſich nicht aus den Fenſtern zu lehnen.
d. Nicht eher den Wagen zu verlaſſen, als bis der Zug völlig ſtill ſteht und die Kondukteure die Wagenthüren öffnen.
e. Auf den Bahnhöfen in den abgegrenzten Räumen, entfernt von den Fahrgeleiſen und Maſchinen zu bleiben, und den Bahnhof in keiner anderen als in der vorgeſchriebenen Richtung zu verlaſſen.
f. Bei etwa vorkommenden Störungen in der Fahrt ſich ruhig zu verhalten, nur auf Erſuchen der Kondukteure den Wagen zu verlaſſen, die Thüren nicht eigenmächtig zu öffnen, ſo wie überhaupt den beſcheidenen Anforderungen der Beamten Folge zu leiſten.

Die Paſſagiere in den Endkoupés der Wagen zweiter Klaſſe, ſo wie die Reiſenden in den Wagen dritter Klaſſe können dem Kondukteur durch das Oeffnen des Fenſters in jeder Thür Mittheilung machen, da ſich immer zwiſchen zwei Wagen auf dem Balkon einer derſelben befindet. In den Koupés erſter und in den Mittelkoupés zweiter Klaſſe befinden ſich grüne Fahnen, mit denen ein jeder Paſſagier das Zeichen zum Anhalten des Zuges geben kann, wenn er ſie außerhalb des Fenſters ſchwingt; es iſt jedoch nur in dringenden Nothfällen, wenn ſofortige Hülfe von außen erforderlich iſt, erlaubt von dieſen Fahnen Gebrauch zu machen.

2. Das Einfordern von Trinkgeldern iſt den Bahnbeamten ſtreng unterſagt.
3. Jede Beſchwerde über einen Beamten, ſo wie die Anzeige wegen Uebertheuerung der Kofferträger und Droſchkenkutſcher iſt in das auf jedem Bahnhofe ausliegende Beſchwerdebuch mit Angabe des Namens, Standes und Ortes, wohin der Reiſende beſchieden ſein will, einzutragen, und wird dankend entgegengenommen. Die Bahnhofs-Inſpektoren ſind angewieſen, jederzeit Auskunft zu ertheilen, wie und wann der Beſchwerdeführer von dem Reſultat der Unterſuchung durch die Direktion Nachricht erhalten kann, wenn er es nicht vorzieht, ſeine Beſchwerde der Direktion ſchriftlich mitzutheilen. Betreffen die Beſchwerden das Dienſtperſonal, ſo iſt die Mützennummer und wo möglich der Name Desjenigen, über welchen Beſchwerde geführt wird, anzugeben, da ohne dieſe Angabe eine Unterſuchung nur ſchwer zum Ziele führen wird.

Equipagen.

1. Equipagen jeder Art, beladen oder unbeladen, von jedem Punkte der Bahn zum andern, zahlen 6 Thlr.
2. Den Eigenthümern derſelben und ihren Begleitern ſteht es zwar frei, während der Fahrt in der Equipage Platz zu nehmen, jedoch nur gegen Löſung eines Billets dritter Klaſſe für jede Perſon. Auch haben die-

ſelben die Vorſchriften wie die andern Paſſagiere zu befolgen und ſind derſelben Kontrole unterworfen.

3. Die Equipagen müſſen in Berlin und Frankfurt ſpäteſtens eine Stunde vor Abgang des Dampfwagenzuges auf dem Bahnhofe unter Vorzeigung des in dem Billet-Verkaufsbüreau zu löſenden Billets abgeliefert werden. Auf den Zwiſchenſtationen kann die Beförderung nur dann zugeſichert werden, wenn die Equipagen 24 Stunden zuvor angemeldet werden. Nach Ankunft auf der letzten Station wird das Billet dem Zugführer eingehändigt und der Wagen dagegen ausgeliefert.

4. Für die Equipagen übernimmt die Geſellſchaft keine andere Garantie, als die gegen Feuersgefahr während der Fahrt und zwar auf Höhe von 300 Thlr., inſofern der erweisliche Werth nicht geringer iſt. Für das auf oder in den Equipagen befindliche Gepäck wird gar keine Garantie geleiſtet. Wird die Equipage nicht ganz zerſtört, ſondern nur beſchädigt, ſo erfolgt die Entſchädigung nur pro rata des Werthes bis zu 300 Thlr., ſelbſt wenn er mehr beträgt.

5. Die am Beſtimmungsort angekommenen Equipagen müſſen ſpäteſtens eine Stunde nach Ankunft des Zuges vom Bahnhofe abgeholt ſein, widrigenfalls für dieſelben, ſelbſt wenn ſie auf dem Bahnhofe im Freien ſtehen bleiben, für die Stunde 5 Sgr. Standgeld entrichtet werden muß, und auch keine Garantie gegen Feuersgefahr geleiſtet wird.

6. Auf Verlangen wird jeder mit dem Zuge zu verſendende oder angekommene Wagen in Berlin und in Frankfurt vom Abſender geholt oder dem Empfänger gebracht, und zwar in Berlin für 15 Sgr. und in Frankfurt für 10 Sgr. Die gewünſchte Abholung der Equipage kann der Abſender bei den Bahnhofs-Inſpektoren, in Berlin und in Frankfurt, ſo wie in den daſelbſt befindlichen Güter-Anmeldungsbüreau's, jedoch 3 Stunden vor Abgang des Zuges, anmelden.

7. Pferde werden nur mit den Güterzügen befördert.

Eilfracht.

1. Unter den nachfolgenden und den allgemeinen für Gütertransport überhaupt gegebenen Beſtimmungen können auch mit den Perſonenzügen Güter, mit Ausnahme der leichten Güterklaſſe Extra und derjenigen Gegenſtände, welche viel Raum einnehmen (als Mobilien ꝛc.) oder ſonſt nach dem Ermeſſen der Beamten ſich nicht dazu qualifiziren, unter der Bezeichnung Eilfracht befördert werden.

2. Für Eilfracht werden pro Zentner
   a. zwiſchen Berlin und Fürſtenwalde und zwiſchen Fürſtenwalde und Frankfurt ohne Unterſchied der Stationenzahl 11 Sgr.,
   b. für jede weitere Beförderung 17 Sgr. bezahlt.

3. Die mit den Perſonenzügen zu befördernden Güter müſſen auf dem Frachtbriefe deutlich mit rother Tinte durch den Vermerk: Eilfracht bezeichnet und eine Stunde vor Abgang des Wagenzuges in der Paſſagier-Gepäck-Expedition abgeliefert ſein.

4. Mehr als 5 Zentner anzunehmen, iſt die Geſellſchaft wohl befugt aber nicht verpflichtet.
5. Alle Eilfracht wird in Berlin und Frankfurt ſpäteſtens im Laufe des nächſten Vormittags reſp. Nachmittags, je nachdem die Perſonenzüge Abends oder Morgens abgehen, den Empfängern ohne weitere Vergütung gegen Quittung in das Parterregeſchoß ihres Hauſes abgeliefert; auf den andern Stationen iſt ſie nach Empfang des Frachtbrieſes ꝛc. von den Eigenthümern abzuholen.

B. Güterzüge.

Dauer der Fahrt.

Die Fahrt dauert auf der ganzen Strecke inkl. Aufenthalt, 3 Stunden 47 Minuten, und zwar:
von Berlin:

Aufenthalt beim Anhaltepunkt Rummelsburg		2 Minuten.
bis Köpenick	1½ Meilen	25 "
in Köpenick	— "	5 "
in Friedrichshagen	— "	2 "
bis Erkner	1¾ "	28 "
in Erkner	— "	5 "
in Hangelsberg	— "	2 "
bis Fürſtenwalde	3 "	48 "
in Fürſtenwalde	— "	10 "
in Berkenbrück	— "	2 "
bis Brieſen	2 "	32 "
in Brieſen	— "	10 "
in Jakobsdorf	— "	2 "
in Pilgram	— "	2 "
in Roſengarten	— "	2 "
in Nuhnen	— "	48 "
	10¾ Meilen	3 St. 47 Minuten.
alſo für die Fahrt	3 St.	1 M.
Aufenthalt	— "	46 "

Nähere Beſtimmungen.

1. a. Unter den folgenden und allen für die Perſonenzüge feſtſtehenden Beſtimmungen werden auch mit den Güterzügen Perſonen befördert.
   b. Die Fahrpreiſe ſind:
   für die zweite und dritte Klaſſe, wie bei den Perſonenzügen.
2. Die Güterzüge halten außer an den Stationsplätzen auch bei den Anhaltepunkten in Rummelsburg, Friedrichshagen, Hangelsberg, Berkenbrück, Jakobsdorf, Pilgram, Roſengarten und Nuhnen an, indeſſen

nur, um Paſſagiere aufzunehmen und abzuſetzen. Die Fahrpreiſe werden für die vollen Stationen bezahlt.

3. Umtauſch von Billets findet auch hier nicht Statt, dagegen kann ein Inhaber von zwei Billets III. Klaſſe einen Platz in der zweiten Klaſſe einnehmen.

4. Für das Paſſagiergepäck gelten ſämmtliche Beſtimmungen wie bei den Perſonenzügen. Das Paſſagiergepäck der auf den Anhaltepunkten Zutretenden wird am Ende der Fahrt gewogen und die etwaige Ueberfracht vor der Auslieferung berichtigt; in ſolchem Falle wird kein Gepäckſchein dem Fahrenden übergeben, aber auch keine Gewähr geleiſtet.

5. Nur auf den Stationen, nicht auf den Anhaltepunkten, dürfen die Paſſagiere, welche weiter reiſen, ausſteigen.

Fahrpreiſe der Frachtgüter.

A. Die Frachtgüter zerfallen in:

1. leichte Güter . . . . Klaſſe Extra.
als: Betten, Damenputz, Gemälde, Hüte und Mützen, muſikaliſche Inſtrumente, feine Korbwaaren, Lumpen, Rauhkarden, Theer, Watten u. dergl. viel Raum einnehmende Gegenſtände;

2. gewöhnliche Kaufmannsgüter . . . . Klaſſe 1.
unter welchen alle nicht ausdrücklich in andern Klaſſen genannte Güter zu verſtehen ſind;

3. gewöhnliche Kaufmannsgüter . . . . Klaſſe 2.
als: Baumwolle, Butter, Cichorien, Eier, Eiſenwaaren, Farbehölzer und Fournierhölzer in Blöcken, Heringe, Hörner, Honig, Hornſpitzen, Käſe, Kolonialwaaren mit Ausnahme von Thee und Gewürzen, Krapp, rohes Kupfer und gewalzte Kupferbleche, grobe kurze Waaren ohne Verpakkung, Leder in Bürden in Partieen über 40 Ztr., rohe Leinen, Meſſing und gewalzte Meſſingbleche, Obſt verpackt, Rüb-, Lein- und Hanföl in Gebinden, Papier, Pflaumenmuß, Roſinen, Sämereien, Spiritus, Steingut, nicht polirte Stöcke, Tabak in Blättern;

4. Stückgüter und Produkte . . . . Klaſſe 3.
als: Alaun, Aſche, Asphalt, rohe Bergwerks-Produkte, Blech, Blei, Braunkohle, Cement, Coaks, Erde aller Art, Erze, Eſſig, rohes Eiſen, Feldfrüchte, Getreide, Gyps, Holz, mit Ausnahme von Farbehölzern und Fournierhölzern in Blöcken und Tafeln, Hülſenfrüchte, Kacheln, Kalk, Kartoffeln, Kleie, Knochen, Knochenſchwärze, Mehl inkluſive Kartoffelmehl, Nickel, Oelkuchen, Pech, Pottaſche, Glauber-, Koch- und Steinſalz, Silberglätte, Soda, Stärke in Säcken, Steine, Steinkohlen, roher Schwefel, Syrup, Talg, Thee, Torf, Vitriol, Zinn und Zink.

B. Die Frachtſätze betragen:

1. Für Klaſſe Extra:
   a. zwiſchen Berlin und Fürſtenwalde, und zwiſchen Fürſtenwalde und Frankfurt ohne Unterſchied der Stationenzahl pro Ztr. . . . . $10\frac{1}{2}$ Sgr.
   b. für jede weitere Beförderung pro Ztr. . . . . . . 16 „
2. für Klaſſe 1.
   a. zwiſchen Berlin und Fürſtenwalde, und zwiſchen Fürſtenwalde und Frankfurt ohne Unterſchied der Stationenzahl pro Ztr. . . . . $5\frac{1}{2}$ „
   b. für jede weitere Beförderung pro Ztr. . . . . . $8\frac{1}{2}$ „
3. für Klaſſe 2:
   a. zwiſchen Berlin und Fürſtenwalde, und zwiſchen Fürſtenwalde und Frankfurt ohne Unterſchied der Stationenzahl pro Ztr. . . . . $4\frac{1}{4}$ „
   b. für jede weitere Beförderung pro Ztr. . . . . . 6 „
4. für Klaſſe 3.
   a. zwiſchen Berlin und Fürſtenwalde, und zwiſchen Fürſtenwalde und Frankfurt ohne Unterſchied der Stationenzahl pro Ztr. . . . . $3\frac{1}{2}$ „
   b. für jede weitere Beförderung pro Ztr. . . . . . 5 „

Zu dieſen Frachtſätzen tritt noch in Berlin und Frankfurt für den Transport von und zu den Bahnhöfen an jedem der genannten Orte das Fuhrlohn von 6 Pf. pro Ztr., ſo daß für die Güter mit dieſen Transportkoſten von und zu den Bahnhöfen

1.	für Klaſſe	Extra	17	Sgr.	und reſp.	11	Sgr.,
2.	„	1.	$9\frac{1}{2}$	„	„	6	„
3.	„	2.	7	„	„	$4\frac{3}{4}$	„
4.	„	3.	6	„	„	4	„

zu zahlen ſind.

Wenn Spiritus und Güter, die zur Klaſſe 3 gehören, in Partieen von 50 Ztr. oder darüber von einem Abſender an einen Empfänger aufgegeben werden, ſo ermäßigt ſich der tarifmäßige Frachtſatz:

ad a. bei der Beförderung von Berlin und Frankfurt und nach den Zwiſchenſtationen und zwiſchen denſelben pro Ztr. um . . . . 3 Pf.

ad b. bei der Beförderung zwiſchen Berlin und Frankfurt pro Ztr. um . . . . 6 „
und in ſo fern in Berlin und Frankfurt der Abſender die Beförderung zum Bahnhofe oder der Empfänger die Abholung vom Bahnhofe ſelbſt beſorgt, ohne alle Rückſicht auf das beförderte Quantum, jedesmal um einen Sgr. pro Ztr. —

Beſondere Ausnahmen.

1. Meubles, ſo wie Bäume, Sträucher u. dergl. zahlen erhöhte Preiſe und ſind die Güter-Expediteure reſp. Bahnhofs-Inſpektoren wegen einer billigen Einigung mit der nöthigen Inſtruktion verſehen.
2. Für Bretter und Latten gelten folgende Frachtpreiſe:

Bretter . .	24' lang,	12"	breit	und	$1\frac{1}{4}$"	ſtark,	pro Schock	$5\frac{1}{3}$	Thlr.
" . .	"		"	"	1	"	"	$4\frac{1}{3}$	"
" . .	"		"	"	$\frac{3}{4}$	"	"	$3\frac{1}{4}$	"
" . .	"	10	"	"	$1\frac{1}{4}$	"	"	$4\frac{1}{2}$	"
" . .	"		"	"	1	"	"	$3\frac{1}{2}$	"
" . .	"		"	"	$\frac{3}{4}$	"	"	$2\frac{2}{3}$	"
Schaalbretter .	"	3—5	"	"	$\frac{3}{4}$	"	"	$1\frac{1}{6}$	"
Dachlatten .	"	$2\frac{1}{2}$	"	"	$1\frac{1}{4}$	"	"	1	"

Schaalbretter und Dachlatten jedoch nur bei ganzen Ladungen für 8rädrige Wagen.

3. Unbeladene Frachtwagen . . . . 8 Thlr.

Ganz vom Transporte ſind ausgeſchloſſen:

1. einzelne Kolli von einem Abſender unter 40 Pfund, da ſie poſtpflichtig und an die Poſt-Expedition zu verweiſen ſind.
2. Alle feuergefährlichen Gegenſtände, als: alle durch Reibung entzündbare Gegenſtände, chemiſche Feuerzeuge, chemiſche Präparate ꝛc., als: Knallfidibus, Knallgold, Knallkugeln, Knallſilber, Kunſtfeuerwerke, Phosphor, Scheidewaſſer, Schießpulver, Schwefelſäure, Streichhölzchen, Streichſchwämme, Zündhütchen, Zündpapier ꝛc.

Wer dennoch unter falſcher Deklaration obengenannte Gegenſtände der Geſellſchaft zur Beförderung übergiebt, iſt für jeden dadurch entſtehenden Schaden verantwortlich.

Nähere Beſtimmungen.

1. Die Verwiegung geſchieht nach preußiſchem Handelsgewicht, den Zentner zu 110 Pfund Güter von einem Verſender an einen Empfänger; die nicht einen vollen Zentner wiegen, werden für einen ganzen Zentner bezahlt. Bei höherem Gewicht wird jeder angefangene halbe Zentner für einen vollen halben Zentner gerechnet, wobei 5 überſchießende Pfunde außer Berechnung bleiben.
2. Alle Güter müſſen gut verpackt eingeliefert werden. Mangelhaft verpackte und ſchlecht konditionirte Güter werden nicht angenommen. Die Geſellſchaft übernimmt keine Garantie für den Inhalt oder die durch eine mangelhafte Verpackung und unzureichende Emballage dem Inhalt entſtehenden Beſchädigungen, ſo wie für das Gewicht der ihr zur Beförderung übergebenen Gegenſtände, ſelbſt wenn der Frachtbrief anders

lautet. Jeder Nachtheil, welcher durch Nichtbefolgung des Reglements für Verlader oder Empfänger entſtehen ſollte, trifft nur dieſe allein.

3. Alle zur Verſendung eingelieferten Gegenſtände müſſen von vollſtändigen Frachtbriefen und mit gleichlautenden Deklarationen in duplo, welche die Güter nach Ort und Datum der Aufgabe, Signum, Nummer, Gewicht, Inhalt, Beſtimmungsort und Namen des Empfängers und Abſenders deutlich bezeichnen, begleitet ſein. Die eine Deklaration wird geſtempelt zurückgegeben. Gedruckte Formulare zu Frachtbriefen und Deklarationen ſind auf allen Bahnhöfen und bei den in Berlin und in Frankfurt dazu beſtimmten Spediteuren 10 Stück für 1 Sgr. zu haben. Frachtgut mit andern als ſolchen Frachtbriefen und Deklarationen wird zur Beförderung nicht angenommen, und gelten überall, ſelbſt bei abweichendem Inhalt der Frachtbriefe und Deklaration, nur die Beſtimmungen dieſes Betriebs-Reglements. Die Frachtbriefe bei ſolchen Gegenſtänden, welche nach §. 93 der Zollordnung vom 23. Januar 1838 der Transportkontrole im Innern unterliegen, müſſen von der Steuerbehörde abgeſtempelt ſein, und geſchieht dies auf Verlangen auf den Bahnhöfen zu Berlin jederzeit, zu Frankfurt aber nur während der Meſſen von den daſelbſt ſtationirten Königl. Steuerbeamten.

4. Mahl- und ſchlachtſteuerpflichtige Gegenſtände, als Fleiſch, Fleiſchwaaren, Brod, Mehl 2c., unterliegen in Berlin und in Frankfurt der Verſteuerung und müſſen vom Empfänger bei dem Königl. Steueramte ſofort nach der Ankunft daſelbſt verſteuert werden.

5. Güter, bei denen die unter 2 und 3 angeführten Beſtimmungen nicht genau befolgt ſind, werden nicht mitgenommen, und bleiben auf Gefahr des Abſenders bis zur Berichtigung dieſer Mängel liegen. Es können jedoch auf dem Bahnhofe von einem dazu autoriſirten Unterbeamten gegen eine Vergütung von 2½ Sgr. für einen Frachtbrief und 1 Sgr. pro Kolli die Mängel der Signaturen und Frachtbriefe berichtigt werden. Für zu wenig deklarirte Gewichte, Maaße 2c. iſt der zehnfache Frachtbetrag des zu wenig deklarirten Quantums zu zahlen.

6. Bei Berechnung und Erhebung der Fracht wird jeder nach dem Tarif über 6 Pf. ausfallende Betrag für 1 Sgr., über 3 Pf. für ½ Sgr., und 3 Pf. und darunter für ¼ Sgr. in Anrechnung gebracht.

7. Beim Transport von Brenn- und Nutzholz ſoll das Gewicht pro Kubikfuß hartes Holz, als: Eichen, Buchen, Rüſtern, Ahorn, Eſchen und Birken, zu 35 Pfund, für weiches dagegen, als: Tannen, Kiefern, Fichten, Linden, Pappeln und Erlen, zu 25 Pfund angenommen werden.

Die Klafter weiches Brennholz, 3 Fuß lang, wird zu 25 Ztr., hartes zu 35 Ztr. gerechnet.

8. Bau- und Langholz wird nur bei Quantitäten von 80 bis 100 Ztr. angenommen, und muß mindeſtens 12 Stunden vorher angemeldet werden. Holz, Bretter und Baumaterialien müſſen von den Abſendern und Empfängern ſelbſt auf- und abgeladen werden.

9. Getreide wird nur in Säcken angenommen. Wer Rüben, Kartoffeln

u. ſ. w. ohne Säcke verladen will, muß einen ganzen Wagen befrachten, es zuvor anmelden und das Auf- und Abladen ſelbſt beſorgen.

10. Das Gewicht der von einem Abſender eingelieferten Stückgüter wird entweder im Ganzen auf der großen Brückenwaage in Berlin, oder aber nach einzelnen Maaßtheilen durch kleine Brückenwaagen feſtgeſtellt.

11. Beladene Frachtwagen, wenn ſolche mit feſten Planen überſpannt ſind und das Maaß von 16 Fuß Länge und 8 Fuß Breite und 9 Fuß Höhe (vom Pflaſter bis zum höchſten Punkt gerechnet) nicht überſchreiten und pro Wagen nur 120 Ztr. oder weniger wiegen, werden von Berlin und Frankfurt aus ebenfalls zu den tarifmäßigen Sätzen für die Ladung befördert, müſſen jedoch mindeſtens drei Stunden vor der feſtgeſetzten Abfahrtszeit auf den Bahnhof gebracht werden.

Garantie.

1. Die Geſellſchaft haftet für Beſchädigungen, Verluſt und trockene Ablieferung der Güter, jedoch nicht für Inhalt und Gewicht.

2. Alle Gegenſtände, die nicht emballirt ſind: Meubles, gährende Flüſſigkeiten, Getreide ꝛc. in Säcken werden mit möglichſter Vorſicht behandelt. Die Geſellſchaft leiſtet jedoch für dieſe keine andere Gewähr, als gegen Feuersgefahr, und nur während der Fahrt. Ein Gleiches gilt von den Frachtwagen und deren Ladung, jedoch wird auch für dieſe keine Garantie gegen Feuersgefahr gewährt.

3. Die Geſellſchaft übernimmt die Garantie für Beſchädigung durch Brandunglück, und zwar von dem Augenblicke an, wo die Güter in die Eiſenbahn-Magazine abgeliefert werden, bis zur Ablieferung an den Empfänger, aber nur ſpäteſtens bis 24 Stunden, während der Frankfurter Meſſen jedoch bis 48 Stunden nach ihrer Ankunft in Berlin und in Frankfurt; auf den Zwiſchenſtationen dagegen nur bis zur erfolgten Abladung.

4. Die Verſicherung geſchieht nach der im Frachtbriefe deklarirten Werthangabe, wenn ſolche nicht über 50 Thlr. pro Zentner beträgt. Für Güter ohne Werthangabe wird deshalb auch nur der Werth derſelben bis zu höchſtens 50 Thlr. verſichert, und im Fall einer Beſchädigung der durch Fakturen und andere glaubwürdige Dokumente, welche die Geſellſchaft verlangen möchte, zu erweiſende wirkliche Werth der verunglückten Güter, und zwar nur bis auf Höhe von 50 Thlr. vergütet, ſelbſt wenn ein höherer Werth nachgewieſen werden ſollte. Gerettete, unbeſchädigte Kolli bleiben bei Ermittelung der Entſchädigung ganz unberückſichtigt, und nur für beſchädigte Güter und gerettete Kolli wird pro rata des wirklichen Werths, jedoch außer dem Fall beſonderer Deklaration nach dem Satze von 50 Thlr. vergütet. Bei höherer Werthangabe im Frachtbriefe iſt die höhere Verſicherung gegen eine Prämie von 1 Sgr., für jede 1000 Thlr. mehr, zuläſſig. Dieſe iſt vom Abſender zu entrichten oder auf dem Frachtbriefe als Nachnahme vom Empfänger einzutragen.

Wer hiervon Gebrauch machen will, hat es auf dem Frachtbriefe mit

rother Tinte zu bemerken und werden bei Ermittelung der Prämie jede angefangene 1000 Thlr. für voll gerechnet. Ausgeſchloſſen von der Verſicherung iſt jeder Schade, der durch Schuld des Verſenders des verſicherten Gegenſtandes veranlaßt wird, oder welcher an Gegenſtänden Statt findet, die für Rechnung des Verſenders ſchon anderweitig verſichert worden.

5. Für alle ankommenden ſteuerpflichtigen Güter haftet die Geſellſchaft nur bis zur Ueberweiſung an das Steueramt.

Einlieferung.

1. Alle bis 7 Uhr Abends nach den Bahnhöfen beförderten Güter werden am nächſten Tage mit den Güterzügen befördert; für ſpäter eingelieferte Güter kann die Mitnahme mit nächſtem Güterzuge nicht zugeſichert werden.

Beſonders große, viel Raum einnehmende, ſo wie in großer Menge zu verſendende Güter ſind jedenfalls am Tage vor Abgang des Zuges anzumelden und darüber Einigung mit den Güter-Expediteuren zu treffen.

Ablieferung.

1. Nach Ankunft der Züge in Berlin und in Frankfurt werden den Adreſſaten ohne Weiteres alle Frachtgüter zugeſchickt, ausgenommen:
   a. wenn auf der Adreſſe des Frachtbriefes ausdrücklich bemerkt iſt, daß Adreſſat ſie ſelbſt abholen werde;
   b. ſchlacht- und mahlſteuerpflichtige Gegenſtände;
   c. kontrolpflichtige Gegenſtände, wenn deren Reviſion von den Steuerbeamten verlangt wird.

In dieſen drei Fällen werden den Adreſſaten die Frachtbriefe rc. zugeſchickt; in den Fällen ad b. und c. geſchieht die Zuſendung der Güter erſt nach erfolgter Abfertigung durch die Steuerbehörde, welche nach Empfang der Frachtbriefe **ſofort** von dem Adreſſaten ſelbſt nachgeſucht und bewirkt werden muß.

2. Jedem Frachtbriefe wird bei Ueberſendung deſſelben allein oder mit den Gütern, am Beſtimmungsorte ein Empfangsbeſcheinigungs-Formular beigelegt, das der Empfänger zu quittiren und zugleich die etwa noch nicht berichtigte Fracht und die etwaige Nachnahme zu bezahlen hat. Erſt nachdem dies geſchehen iſt, kann die Auslieferung erfolgen.

3. Güter Klaſſe 3 müſſen 3 Stunden nach geſchehener Meldung der Ankunft abgeholt ſein; wer dieſe Friſt verſäumt, zahlt 3 Pf. Lagergeld pro Zentner und Tag, ohne daß die Geſellſchaft für die länger liegen gebliebenen Güter irgend eine Garantie leiſtet.

4. Wer andere Güter länger als 24 Stunden nach Präſentation des Frachtbriefes auf dem Bahnhofe liegen läßt, zahlt 1 Sgr. Lagergeld pro Zentner und Tag an die Geſellſchaft, ſelbſt wenn die Güter im Freien hätten gelagert werden müſſen. Die von der Geſellſchaft übernommene Garantie erliſcht dabei in Berlin und in Frankfurt unbedingt mit Ablauf

der 24ſtündigen Friſt, auf den Zwiſchenſtationen jedoch bei erfolgter Abladung. Der Eigenthümer verliert alle Anſprüche für Beſchädigung, Verluſt und Feuersgefahr.

Vorſchuß.

Vorſchuß wird nicht geleiſtet; dagegen ſollen nach Befinden Speſen und Frachtbeträge für weiter herkommende Güter, ehe ſie in das Waaren-Magazin auf dem Bahnhof eingeliefert worden ſind, bei detaillirter Eintragung derſelben in den Frachtbrief dem Aufgeber baar gegen 6 Pf. Proviſion vom Thaler, ſobald die Nachnahme mehr als 15 Sgr. beträgt, nachgenommen werden können; auf Güter, welche ſchneller Verderbniß unterliegen, wird die Nachnahme erſt nach beſcheinigtem Eingang bezahlt.

Transport von und zum Bahnhofe.

1. Alle mit den Zügen zu verſendende Güter werden in Berlin und in Frankfurt auf die mit richtiger Adreſſe und ungefährer Gewichts-Angabe verſehenen, ſowohl in die Güter-Expeditionen auf den Bahnhöfen, als auch bei Spediteuren in Berlin und in Frankfurt abzugebenden Meldezettel aus dem Parterregeſchoß des Vorderhauſes des Abſenders für die mit den Spediteuren vereinbarte Taxe von 6 Pf. Rollgeld für den Zentner abgeholt, und zu eben den Preiſen werden die Güter gleichfalls den Empfängern bis in das Parterregeſchoß ihres Hauſes geſandt. In beiden Fällen iſt die tarifmäßige Bezahlung den Spediteuren zu leiſten, und verſteht es ſich von ſelbſt, daß beim Abholen und Bringen keine Zeitverſäumniß herbeigeführt werden darf. **Die Spediteure leiſten beim Transport der ihnen anvertrauten Güter von und zu den Bahnhöfen Garantie für die richtige und unbeſchädigte Ablieferung.** Für Güter, welche in Berlin von außerhalb der Ringmauern, ausſchließlich der Eiſenbahnhöfe, jedoch auf gepflaſterten oder chauſſirten Wegen innerhalb des Weichbildes der Stadt abgeholt werden müſſen, oder dahin zu bringen ſind, erhöht ſich die Taxe um 6 Pf. pro Zentner.

   Wer ſein Frachtgut auf ſeine Koſten nach den Bahnhöfen ſchafft, oder ſie von denſelben abholt, hat 6 Pf. als Vergütung von den Spediteuren zu empfangen, wobei, wie ſich von ſelbſt verſteht, die Garantie der Spediteure nicht Statt findet.
2. Außerdem ſtehen die Kofferträger zum Abholen und Bringen kleiner Kolli und zu andern Dienſtleiſtungen nach dem ihnen vorgeſchriebenen Tarif auf den Bahnhöfen bereit.
3. Auf den Zwiſchenſtationen haben Verſender und Empfänger den Transport ſelbſt zu beſorgen.

Frachtvergütung.

Wer im Laufe eines Jahres bedeutende Güterverſendungen mit der Eiſenbahn beabſichtigt, hat ſich ſchriftlich an die Direktion zu wenden, damit ihm

alle ſeine Verſendungen in ein dazu beſtimmtes Kontobuch eingetragen werden. Am Schluſſe jeden Kalenderjahres wird demſelben dann eine Vergütung

von 2	Prozent	bei	einem	Quantum	von	5000	Ztr.
„ 5	„	„	„	„	„	10000	„
„ 10	„	„	„	„	„	20000	„
„ 15	„	„	„	„	„	50000	„
„ 20	„	„	„	„	„	100000	„

berechnet und gezahlt. Auf andere Berechnungen als am Schluſſe eines Kalenderjahres kann nicht eingegangen werden.

Fahrpreiſe des Viehes.

Von Berlin bis Frankfurt und umgekehrt, ſo wie nach und von jeder Zwiſchenſtation iſt zu zahlen:

		Thlr.	Sgr.	Pf.
1.	für 1 Pferd	5 Thlr.	— Sgr.	— Pf.
2.	„ 1 ganzen Pferdewagen zu 4 Pferden	16 „	— „	— „
3.	„ 1 Maſtochſen	2 „	7 „	6 „
4.	„ 1 Stück Rindvieh bis zum Gewichte von 5 Ztr.	1 „	22 „	6 „
5.	für 1 Kalb	— „	15 „	— „
6.	„ 1 Schwein	— „	20 „	— „
7.	„ 1 Ferkel	— „	10 „	— „
8.	„ 1 Schaaf	— „	5 „	— „
9.	„ 1 Hund	— „	15 „	— „
10.	„ 1 Hund eines Viehtreibers . . .	— „	5 „	— „
11.	„ Geflügel in Käſichen pro Zentner Brutto	— „	15 „	— „

Bei größeren Transporten von einem Abſender an einen Empfänger an einem Tage, und zwar von:

12	Stück	Rindvieh,
60	„	Kälbern,
50	„	Schweinen,
100	„	Ferkeln oder
180	„	Schaafen

wird ein Rabatt von 20 Prozent bewilligt.

Nähere Beſtimmungen.

1. Vierfüßiges Vieh ohne Führer wird nicht angenommen, und muß ſolches während des Transportes von dem Eigenthümer oder deſſen Leuten beaufſichtigt werden. Das Ein- und Ausladen des Viehes aus den Wagen, ſo wie die zur Befeſtigung der Thiere jeder Art erforderlichen Mittel muß der Abſender reſp. Empfänger ſelbſt beſorgen, ſich auch von der ſichern Anlegung der Thiere ſelbſt überzeugen.
2. Die Führer haben ein Paſſagierbillet zur III. Wagenklaſſe zu löſen und alle für Perſonenbeförderung vorgeſchriebenen Beſtimmungen zu beobachten.

Garantie.

Bei Viehtransporten haftet die Geſellſchaft nur für Brandſchaden während der Fahrt nach folgenden Sätzen, in ſo fern der wirkliche Werth nicht geringer iſt als:

1 Pferd	50	Thlr.
1 Maſtochſe	70	„
1 Stück Rindvieh bis 5 Ztr.	50	„
1 Kalb	6	„
1 Schwein	20	„
1 Ferkel	8	„
1 Schaaf	4	„
1 Hund	2	„

Geflügel in Käfichen pro Zentner Brutto 10 Thlr.

Einlieferung.

1. Alles Vieh muß in Berlin und in Frankfurt mindeſtens 4 Stunden und auf allen Zwiſchenſtationen 24 Stunden vor Abgang des Güterzuges angemeldet und 2 Stunden vorher in die auf dem Bahnhof befindlichen Bewährungen eingetrieben werden, wo Tränken für das Vieh eingerichtet ſind. Größere Viehtransporte müſſen 24 Stunden vorher angemeldet werden.
2. Der Fahrbetrag iſt gegen Ausfertigung eines Viehzettels, der auf der Station vor dem Endpunkte der Fahrt dem Kondukteur abgeliefert werden muß, am Abſendungsorte zu entrichten.

Ablieferung.

Das Vieh muß bei der Ankunft an ſeinem Beſtimmungsorte, mit Ausnahme von Berlin, ſogleich von den Führern fortgetrieben werden. In Berlin hingegen wird das angekommene zu verſteuernde Schlachtvieh in die beſtimmten Bewährungen getrieben, und iſt erſt nach daſelbſt bei dem anweſenden Steuerbeamten geſchehener Verſteuerung, welche ſogleich nach der Ankunft bewirkt werden muß, alsdann aber unverzüglich und ſpäteſtens 3 Stunden nach Ankunft vom Bahnhofe zu entfernen, widrigenfalls ein Stättegeld ohne alle Garantie

von 1 Sgr. für das Stück Rindvieh für jede 3 Stunden,
„ 6 Pf. „ „ kleines Vieh „ „ „

entrichtet werden muß.

k. Verzinſung, Dividende.

Die vorhandenen 22000 Stück Stamm-Aktien à 100 Thlr. werden ſtatutenmäßig mit 5 Prozent verzinſ't, wozu für das Jahr 1843 eine Dividende von 2 Prozent getreten iſt.

Der Zinsſatz für die 6000 Stück Prioritäts-Aktien à 100 Thlr. iſt 4 Prozent, und wurde dies ganze Kapital von 2 Berliner Bankierhäuſern zu dem Kourſe von $100\frac{1}{6}$ Prozent übernommen.

1. Perſonen-Frequenz.

Der Perſonenverkehr in den einzelnen Monaten nach der Eröffnung der Bahn am 23. Oktober 1842 war:

	1842. Perſonen.	1843. Perſonen.	1844. Perſonen.
Januar	—	11902	11780
Februar	—	14151	16813
März	—	20657	17180
April	—	17562	17020
Mai	—	17485	
Juni	—	27021	
Juli	—	32416	
Auguſt	—	24220	
September	—	23965	
Oktober	—	19887	
November	21996	22348	
Dezember	13278	15165	

Dieſe Frequenz vertheilte ſich auf die einzelnen Stationen wie folgt:

Namen der Stationen.	Vom 23. Oktober 1842 bis ultimo Dezember 1842.				Vom 1. Januar 1843 bis ultimo Dezember 1843.			
	Klaſſe. I.	Klaſſe. II.	Steh-platz.	Sum-ma.	Klaſſe. I.	Klaſſe. II.	Steh-platz.	Sum-ma.
Zwiſchen:								
Berlin u. Köpenick . .	571	5905	1113	7589	3417	45120	12600	61137
„ „ Erkner . . .	35	927	552	1514	1027	15420	6782	23229
„ „ Fürſtenwalde	493	2826	822	4141	1731	16831	7643	26205
„ „ Brieſen . .	126	330	137	593	608	2329	1114	4051
„ „ Frankfurt .	3477	11166	3473	18116	17218	63979	24795	105992
Köpenick u. Erkner . .	—	179	123	302	45	1437	1238	2720
„ „ Fürſten-walde .	5	115	77	197	20	612	522	1154
„ „ Brieſen .	—	4	8	12	—	35	55	90
„ „ Frankfurt	6	74	116	196	91	1850	626	2567
Erkner u. Fürſtenwalde	2	168	155	325	42	1260	1070	2372
„ „ Brieſen . .	—	9	11	20	1	62	90	153
„ „ Frankfurt .	—	81	70	151	35	509	541	1169
Fürſtenwalde u. Brie-ſen .	11	161	118	290	30	1306	910	2246
„ „ Frank-furt .	124	866	452	1442	600	5393	3494	9487
Brieſen u. Frankfurt .	35	288	251	574	282	2075	2299	4656
Summa	4885	23099	7478	35462	25147	158218	63863	247228

Hiernach ſind im Jahre 1843:

Station.	abgegangen.	angekommen.	Summa.
Berlin	112107	108507	220614
Köpenick	33304	43364	67668
Erkner	15118	14525	29643
Fürſtenwalde	20610	20854	41464
Brieſen	5514	5682	11196
Frankfurt	60575	63296	123871
Summa .	247228	247228	494456

Unter dieſen 247228 Perſonen befanden ſich an Militärs, obgleich erſt im Auguſt 1843 das unter Betriebseinrichtungen erwähnte Arrangement mit den Militärbehörden Statt fand, 5064 Perſonen.

Von den im Jahre 1843 beförderten 247228 Perſonen haben 105992 Perſonen die ganze Bahnlänge und 141236 Perſonen nur einen Theil der Bahn paſſirt.

Auf die Weite einer Meile ſind 161388½ Perſonen befördert. Ein jeder Reiſende iſt durchſchnittlich 6,52 Meilen auf der Bahn gefahren, was durchſchnittlich 150128½ Reiſende für die ganze Bahnlänge ergiebt. Es betrug die Einnahme für jede Perſon durchſchnittlich 25 Sgr. 8,3 Pf., und für eine Perſon und Meile durchſchnittlich 3 Sgr. 10,6 Pf. Von den Perſonen, welche die Bahn benutzten, fuhren

25147 Perſonen I. Klaſſe,
158218 „ II. „
63863 „ auf Stehplätzen.

Das Verhältniß ſtellt ſich alſo wie

1:6,2:2,5.

Wird für jede Perſon 1½ Ztr. inkl. Gepäck angenommen, ſo ſind hiernach im Jahre 1843 2,420822¼ Ztr. eine Meile weit befördert und für ſolchen Zentner 2 Sgr. 7,1 Pf. eingenommen worden.

m. Güter-Verkehr.

An Frachtgütern, ſowohl Eil- als gewöhnlicher Fracht, ſind vom 23. Oktober 1842 an in den einzelnen Monaten befördert worden:

Monat.	1842. Ztr.	1842. Pfd.	1843. Ztr.	1843. Pfd.	1844. Ztr.	1844. Pfd.
Januar	—	—	55758	103	18797	107
Februar	—	—	59862	25	45857	35
März	—	—	33779	29	36996	79
April	—	—	11915	73	18171	14
Mai	—	—	9934	89		
Juni	—	—	17328	59		
Juli	—	—	36571	4		
Auguſt	—	—	6198	49		
September	—	—	10768	44		
Oktober	—	—	34478	61		
November	32828	27	36855	82		
Dezember	21103	88	15323	78		

Die im Jahre 1843 verſendeten Güter vertheilten ſich auf die einzelnen Stationen:

	Eilfracht. Ztr.	Eilfracht. Pf.	gewöhnl. Fracht. Ztr.	gewöhnl. Fracht. Pf.
Zwiſchen Berlin . und Köpenick	1	106	1029	55
" " . " Erkner . .	1	27	109	—
" " . " Fürſtenwalde	60	44	25719	45
" " . " Brieſen .	7	6	39650	4
" " . " Frankfurt .	10635	58	253200	81
" Köpenick . " Erkner . .	—	—	—	106
" " . " Fürſtenwalde	—	—	305	24
" " . " Brieſen .	—	—	—	—
" " . " Frankfurt .	114	51	634	105
" Erkner . " Fürſtenwalde	—	—	1607	51
" " . " Brieſen .	—	—	2	15
" " . " Frankfurt .	—	—	1522	—
" Fürſtenwalde " Brieſen .	—	—	36	57
" " " Frankfurt .	4	104	4768	60
" Brieſen " " .	1	18	187	21
Zuſammen .	10826	84	328773	74

Station.	hat abgeſandt Zentner.	hat abgeſandt Pfd.	hat empfangen Zentner.	hat empfangen Pfd.	Summa der Frachtfrequenz. Zentner.	Summa der Frachtfrequenz. Pfd.
Berlin	138600	77	191814	19	330414	96
Köpenick	647	51	1439	66	2087	7
Erkner	3094	69	148	20	3242	89
Fürſtenwalde	22282	43	10220	12	32502	55
Brieſen	39119	40	764	81	39884	11
Frankfurt	135855	98	135213	70	271069	58
Summa .	339600	48	339600	48	679200	96

Von den im Jahre 1842 tranſportirten Gütern wurden 45964 Ztr. 30 Pfund auf der ganzen Bahn und 10722 Ztr. 19 Pfund auf einem Theile der Bahn; im Jahre 1843 dagegen 263836 Ztr. 29 Pfund auf der ganzen Bahnlänge und 75764 Ztr. 19 Pfund auf einem Theile der Bahn befördert.

Das im Jahre 1842 verſendete Frachtquantum von 56686 Ztr. 49 Pfund hat, auf 1 Ztr. reduzirt, einen Weg von . . . . 577092¼ Meilen,
die im Jahre 1843 bewegten 339600 Ztr. 48 Pfund
aber auf 1 Ztr. reduzirt, einen Weg von . . . . 3,373096½ „
zurückgelegt.

Hierzu tritt noch das tranſportirte Vieh, nach 1 Ztr.
berechnet und auf 1 Ztr. reduzirt, mit einem Wege von 209811 „
Für die Poſt tranſportirte Güter auf 1 Ztr. reduzirt 129843 „
in Summa . 4,289842¾ Meilen.

Hierfür betrug die Einnahme 79533 Thlr. 20 Sgr. 3 Pf. Es iſt alſo für jeden Zentner, eine Meile weit bewegt, 6,67 Pf. eingenommen worden und hat jeder bewegte Zentner eine durchſchnittliche Einnahme von 5 Sgr. 6,8 Pf. gewährt.

9. Die Niederſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn.
(Frankfurt a. O. — Breslau.)
a. Geſchichte dieſer Bahn.

Die Idee einer Eiſenbahn zwiſchen Berlin und Breslau war im Jahre 1837 zuerſt vom Königl. Oberbaurath Crelle zur Begründung eines Projektes benutzt worden, das, eine möglichſt gerade Linie zwiſchen jenen Städten aufſuchend, die Stadt Frankfurt beſeitigen und einen Theil der Nieder-Lauſitz über Guben, Sorau u. ſ. w. durchſchneiden ſollte.

Frankfurt entzog ſich jedoch dieſem ihm feindlichen Projekte, ehe daſſelbe eine feſte Baſis erlangen konnte, durch Förderung einer Verbindungsbahn nach Berlin, und ſo blieb für das urſprüngliche Projekt nur die Möglichkeit des Anſchluſſes an dieſe Bahn. Inzwiſchen waren auch die übrigen, durch daſſelbe in ihren wichtigſten Verkehrs-Verhältniſſen bedrohten Städte an der Hauptſtraße von Berlin nach Breslau auf deſſen Gefahr aufmerkſam geworden. Die acht Städte Kroſſen, Grüneberg, Neuſalz, Glogau, Züllichau, Freiſtadt, Beuthen, Neuſtädtel unter Anſchluß Seiner Durchlaucht des Fürſten zu Karolath, traten mit der Erklärung zu einem Verbande zuſammen, dem Crelle'ſchen Projekte, deſſen Abſicht, mittelſt Durchſchneidung der Lauſitz eine gerade Richtung zu gewinnen, durch die Berlin-Frankfurter Bahn ohnedies gänzlich verrückt worden war, entgegenzutreten und auf eigene Koſten eine Linie in möglichſter Nähe der Haupt-Chauſſee und der Oder nivelliren und veranſchlagen zu laſſen. Der techniſche Direktor der Berlin-Frankfurter Bahn, Zimpel, mit dieſer Arbeit beauftragt, legte das Nivellement zweier Linien vor, wovon die eine die Städte Kroſſen, Grüneberg, Neuſalz, Glogau ganz nahe berühren, die zweite, in einer Entfernung von reſp. 1 und 2 Meilen ſüdlich von ihnen, ein überwiegend günſtigeres Bau-Terrain aufgefunden haben wollte. In einer zu Grüneberg gehaltenen General-Konfe-

renz, woran auch Deputirte der Städte Liegnitz und Frankfurt Antheil nahmen, einigte man ſich über die Wahl der zweiten Linie, theils als der billigeren, theils als einer möglicher Weiſe die Intereſſen des Crelle'ſchen Bahnprojektes friedlich vermittelnden. Man hoffte, die betheiligten Städte des Crelle'ſchen Projektes ſchlimmſten Falles durch eine zu übernehmende Verpflichtung zum Bau einer Flügelbahn nach Sagan mit dem neuen Plane zu verſöhnen. Doch hierin irrte man ſich. Zweimalige in Berlin abgehaltene Konferenzen mit den noch beſtehenden Intereſſenten am Crelle'ſchen Unternehmen, ſo wie mit den Deputirten der inzwiſchen ebenfalls zum Verbande zuſammengetretenen ſechs Städte: Guben, Sommerfeld, Sorau, Sagan, Sprottau und Primkenau, blieben für eine ſolche Einigung ohne Erfolg, ſo daß, um das Gedeihen des Ganzen nicht in Gefahr zu bringen, nachdem die alte Geſellſchaft für das Crelle'ſche Projekt ihre Auflöſung erklärt hatte (am 16. Auguſt 1841), endlich ein Kompromiß aushelfen mußte. Danach wurde, mit ſofortiger Ernennung eines Berliner Komité's, eine neue Geſellſchaft gebildet, deren Aufgabe es ſein ſollte, für eine Eiſenbahn zwiſchen Frankfurt und Breslau alle einleitenden Maaßregeln zu treffen und den ſtreitigen Punkt:

„ob ſolche über Guben, Sorau, Sagan, Sprottau oder zwiſchen dieſen Städten und den Städten Kroſſen, Grüneberg, Neuſalz, Glogau hindurch, alſo alle Intereſſen ziemlich gleich befriedigend, geführt werden ſolle,"

dann erſt zu entſcheiden, wenn die erſtgenannten Städte ihre Abſicht, die von ihnen gewünſchte Linie ebenfalls nivelliren und veranſchlagen zu laſſen, ausgeführt und ſomit gründliche Gelegenheit zum Vergleiche beider Bahnen geboten haben würden.

Schon unterm 19. Oktober 1840 hatten, in Vertretung des Verbandes der Oderſtädte, der Fürſt zu Karolath, gleichwie die zur Huldigungsfeier in Berlin anweſenden Ober-Bürgermeiſter und Bürgermeiſter der Städte Breslau, Frankfurt, Liegnitz, Glogau, Grüneberg und mehrere Privatperſonen ſich mit der Bitte an den Miniſter der Finanzen und des Handels gewandt, über die Ertheilung einer Konzeſſion zur Anlegung der Frankfurt-Breslauer Eiſenbahn nicht eher entſcheiden zu wollen, als Supplikanten den ausgearbeiteten Plan vorgelegt haben würden. Unterm 8. November 1840 erfolgten hierauf die beruhigendſten Verſicherungen, und auch das von allen Parteien erwählte, ſchon oben erwähnte Berliner Komité hatte von ſeiner Exiſtenz und der übernommenen Verpflichtung dem Finanz-Miniſter, dem Ober-Präſidenten der Mark und dem Ober-Präſidenten von Schleſien unterm 2. November 1841 Anzeige gemacht, und ſpäter, mittelſt Immediatgeſuch vom 27. Dezember 1841, an Se. Majeſtät den König um Allerhöchſte Protektion gebeten (z. vgl. die Schrift: Einige Worte über die Wahl der Eiſenbahnlinie zwiſchen Frankfurt a. O. und Breslau, Berlin, Januar 1842).

Da erſchien ganz unerwartet in öffentlichen Blättern eine Bekanntmachung vom 13. Januar 1842, wodurch ein neues Berliner Komité einer andern Niederſchleſiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft, mit der Bemerkung, daß die Aktien-Geſellſchaft, welche daſſelbe vertrete, bereits konzeſſionirt ſei — zu

einer am 11. Februar zu haltenden General-Verſammlung einladet. In dieſer Verſammlung wurde das Statut berathen und feſtgeſtellt, Direktion und Verwaltungsrath erwählt; auch erſchien eine Ueberſicht der Koſten der Niederſchleſiſchen Eiſenbahn nebſt deren Rentabilität.

Nunmehr begann dieſe neue Geſellſchaft ihre techniſchen Vorarbeiten, ſchrieb zu dieſem Zwecke unter dem 11. April 1842 eine Einzahlung von ½ Prozent der gezeichneten Summen aus und betrieb die Vervollſtändigung ihres Aktien-Kapitals, wobei anſcheinend hochgeſtellte Perſonen dem Unternehmen ihre Protektion zuwandten. Nach den wiederholten Verſicherungen der Direktion war an der Verwirklichung dieſer wichtigen Unternehmung kaum zu zweifeln; an Zweifeln und Anfeindungen in öffentlichen Blättern fehlte es jedoch nicht, und dieſe ſowohl, als die halboffiziellen Erwiderungen waren ſo eigenthümlicher Faſſung, daß der unbefangene Leſer das Wahre auf beiden Seiten kaum zu erkennen vermochte.

Am 4. und 5. September 1842 fand zu Berlin eine General-Verſammlung der Aktionäre Statt, in welcher ein neuer Verwaltungsrath gewählt werden mußte, da ſämmtliche Berliner Mitglieder aus demſelben ausgeſchieden waren. Es wurde ferner beſchloſſen, das Statut abzuändern und den Sitz der Verwaltung von Berlin auf die Bahnlinie zu verlegen, die nächſte Verſammlung wurde zum 17. Oktober in Breslau feſtgeſetzt. In dieſer wurde nicht nur der Statut-Entwurf, welcher von einer dazu niedergeſetzten Kommiſſion entworfen und den Aktionären gedruckt mitgetheilt war, berathen, ſondern die Geſellſchafts-Behörden mußten auch durch die Wahl mehrerer Mitglieder, namentlich für Breslau, ergänzt werden. In beiden General-Verſammlungen wurde der baldige Angriff des Unternehmens in Ausſicht geſtellt; der Bau konnte jedoch nicht beginnen, da das veranſchlagte Kapital nicht gezeichnet wurde.

Durch Reſkript vom 10. April 1842 machte der Finanz-Miniſter die Direktion ausdrücklich darauf aufmerkſam, daß eine Allerhöchſte Beſtätigung und Konzeſſionirung des von ihr vertretenen Vereins noch nirgend erfolgt ſei, auch nur dann erſt erfolgen könne, wenn die Vorbereitung des Unternehmens den Vorſchriften des Geſetzes vom 3. November 1838 entſprechend Statt gefunden haben werde. Zu dieſem Zwecke ſetzte der Finanz-Miniſter zugleich der Geſellſchaft die ſehr geräumige Friſt von einem Jahre, vom Tage der Allerhöchſten Genehmigung der vorgeſchlagenen Bahnrichtung — den 7. Januar 1842 — an gerechnet, feſt, mit der Aufgabe: daß dann das nach den techniſchen Vorarbeiten erforderliche Aktien-Kapital und deſſen Sicherung durch bindende Aktien-Zeichnung nachgewieſen werden müſſe. —

Die Geſellſchaft hatte während der Zeit ihr urſprüngliches Bauprojekt auch noch auf eine Seitenrichtung über Görlitz nach der Sächſiſchen Grenze ausgedehnt und dadurch den Koſtenbedarf bis auf 12 Millionen Thaler geſteigert, davon aber in der einjährigen Friſt bis zum 7. Januar 1843 kaum 2 Millionen Thaler, alſo ungefähr nur den ſechsten Theil durch ſichere und bindende Aktien-Zeichnungen zuſammengebracht, auch ihre, unter Leitung von

fünf Ober-Ingenieuren, durch eine große Anzahl von Strecken-Ingenieuren, Sektions-Ingenieuren, Feldmeſſern, Geometern u. ſ. w. gefertigte techniſche Vorarbeiten, mit Ausſchluß der Linie nach Görlitz, welche dieſe Stadt auf ihre alleinige Koſten durch beſondere Beamte hatte bearbeiten laſſen, — erſt am letzten Tage vor Ablauf der einjährigen Friſt dem Finanz-Miniſter eingereicht. —

Die Niederſchleſiſche Geſellſchaft hatte deshalb mit dem 7. Januar 1843 jeden Anſpruch auf eine weitere Berückſichtigung von Seiten des Staates verloren. Es fanden nun auf den Wunſch des Finanz-Miniſters zwiſchen den drei betheiligten Geſellſchaften Konferenzen Statt, wodurch eine Vereinbarung derſelben nach folgendem, unterm 7. Mai 1843 veröffentlichten, Plane herbeigeführt wurde.

§. 1.

Behufs der Herſtellung einer Eiſenbahn-Verbindung zwiſchen **Berlin** und **Breslau** wird unter der Benennung „Niederſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft" eine Aktien-Geſellſchaft für den Bau und Betrieb einer Eiſenbahn, welche ſich an die Berlin-Frankfurter Eiſenbahn anſchließt und über Liegnitz nach Breslau führt, gebildet. Die Beſtimmung des Anſchlußpunktes und der Bahnlinie, ſo wie die Feſtſetzung des Bauprojektes, bleibt dem Staate unbedingt vorbehalten.

§. 2.

Das erforderliche Kapital wird vorläufig zu 8,000000 Thlr. angenommen. Von dieſem Kapitale übernimmt der Staat den ſiebenten Theil, in runder Summe mit 1,150000 Thlr. an Aktien, welche mit den übrigen Aktien gleiche Rechte haben, die andern ſechs Siebentel, in runder Summe von 6,850000 Thlr., werden im Wege der Aktien-Zeichnung durch Privat-Intereſſenten aufgebracht.

§. 3.

Während der Bauzeit bis zum Schluſſe desjenigen Jahres, in welchem die ganze Bahn in Betrieb geſetzt wird, werden die auf die Aktien geleiſteten Einzahlungen mit 4 Prozent jährlich verzinſet und dieſe Zinſen aus dem Kapitale (§. 2.) entnommen, ſo weit ſie nicht durch den bis zu jenem Zeitpunkte aus dem Betriebe aufkommenden Ertrag gedeckt werden.

§. 4.

Vor dem Ablaufe des Jahres, in welchem die ganze Bahn in Betrieb geſetzt wird, wird das Kapital, welches ſich

a. für den Bau der Bahn ſammt Zubehör,
b. für das Betriebsmaterial,
c. für die Beſtreitung der Generalkoſten,
d. für die Zinſen der geleiſteten Einzahlungen (§. 3),

als nothwendig ergiebt, mit Zuziehung des Finanz-Miniſteriums definitiv berechnet und feſtgeſtellt. Sollte daſſelbe ſich nicht auf den angenommenen Betrag von acht Millionen Thaler (§. 2) belaufen, ſo werden die gezeichneten Aktien verhältnißmäßig reduzirt; ſo fern ſich ein Mehrbedarf herausſtellen ſollte, wird das Aktien-Kapital dem entſprechend erhöht und der ſiebente Theil des Mehrbedarfs vom Staate übernommen, der Ueberreſt im Wege der Aktien-Zeichnung durch Privat-Intereſſenten beſchafft.

§. 5.

Vom 1. Januar des auf die Eröffnung der ganzen Bahn folgenden Jahres ab,

dient der aufkommende Ertrag des Unternehmens nach Maaßgabe der folgenden Beſtimmungen zur Verzinſung des feſtgeſtellten Aktien-Kapitals (§. 4).

1. Aus dem aufkommenden Ertrage werden zunächſt die laufenden Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskoſten beſtritten.
2. Sodann wird Behufs der Anſammlung eines Reſervefonds zur Beſtreitung der Koſten der Erneuerung und Vermehrung des Inventariums ſowohl der Bahn, als der Betriebsmittel, ſo wie zur Deckung der in außerordentlichen Fällen nöthigen Ausgaben, aus dem Ertrage ein jährlicher Beitrag vorweg entnommen. Dieſer Beitrag beträgt mindeſtens ½ Prozent des Aktien-Kapitals und kann bei ſich ergebendem Bedürfniſſe, unter Zuſtimmung des Finanz-Miniſteriums, mittelſt Beſchluſſes der Direktion auf 1 Prozent erhöht werden. Der Beſtand des Reſervefonds darf ſich jedoch nicht höher als 5 Prozent des Aktien-Kapitals (§. 4) belaufen.
3. Der nach Abzug der Summe zu 1. und 2. jährlich verbleibende Reſt des Ertrages bildet den Reinertrag, welcher auf ſämmtliche Aktien vertheilt wird. Falls jedoch dieſer Reinertrag in einem Jahre 5 Prozent des Aktien-Kapitals (§. 4) überſteigt, ſo kommen von dem Ueberſchuſſe über 5 Prozent nur zwei Drittheile zur Vertheilung und das dritte Drittheil wird zur Verſtärkung des im §. 8 gedachten Fonds an die Staatskaſſe abgeführt.

§. 6.

Für den Fall, daß der Reinertrag (§. 5 Nr. 3) nicht 3½ Prozent des Aktien-Kapitals (§. 4) erreichen ſollte, verpflichtet ſich der Staat, den nöthigen Zuſchuß zu leiſten, damit den ſämmtlichen Aktien ein jährlicher Zinsgenuß von 3½ Prozent gewährt wird, und garantirt dieſen Zinsgenuß unbedingt, ſo lange nicht die Amortiſation des Aktien-Kapitals (§. 7) vollſtändig beendet iſt.

§. 7.

Von dem auf die Eröffnung der ganzen Bahn folgenden Jahre an wird vom Staate alljährlich aus den, für das ſeinerſeits übernommene ein Siebentel der Aktien (§§. 2, 4) aufkommenden Zinſen und Dividenden ein halbes Prozent des geſammten Aktien-Kapitals (§. 4) zur allmäligen Amortiſation der übrigen ſechs Siebentel der Aktien ausgeſetzt und verwendet. Die Amortiſation erfolgt durch Aktien-Einlöſung in der Art, daß die einzulöſenden Aktien durchs Loos beſtimmt und nach dem Nennwerthe ausgezahlt werden. Die Zinſen und Dividenden werden auf die eingelöſten Aktien auch ferner vertheilt und es werden jährlich 3½ Prozent Zinſen von dieſen Aktien fortwährend dem obigen Amortiſationsfonds zugeſchlagen und gleich dieſem zur Amortiſation mittelſt Einlöſung nach dem Nennwerthe verwendet.

Dieſe Amortiſation findet auch dann Statt, wenn die Bahn nicht einen Reinertrag von 3½ Prozent gewähren ſollte, mithin der Staat ſeinerſeits die garantirten 3½ Prozent Zinſen (§. 6) zum Theil oder ganz herzugeben hätte. Die ſolchergeſtalt Seitens des Staats erworbenen Aktien kommen nicht wieder in Kours.

§. 8.

Dem Staate bleibt es unbenommen, dasjenige, was über 3½ Prozent an Zinſen und Dividenden auf das ſeinerſeits übernommene ein Siebentel der Aktien und auf die nach §. 7 von ihm erworbenen Aktien vertheilt wird, ingleichen das nach §. 5 Nr. 3 zur Staatskaſſe fließende ein Drittheil des Ueberſchuſſes über 5 Prozent ebenfalls zum Ankaufe von Aktien zu verwenden. Es ſoll jedoch der hierdurch aufkommende Fonds nicht zu dem §. 7 gedachten Amortiſationsfonds geſchlagen, ſondern nur in der Art zur Erwerbung von Aktien verwendet werden, daß deren Ankauf nach dem Tageskourſe im Wege des freien Verkehrs erfolgt.

§. 9.

Sobald die ſämmtlichen Aktien auf dem im §. 7 und §. 8 angegebenen Wege vom Staate erworben ſind, wird die Bahn und das Betriebsmaterial nebſt dem geſammten Zubehör, einſchließlich des Reſervefonds, mit ſämmtlichen Aktivis und Paſſivis alleiniges Eigenthum des Staats.

§. 10.

Die weiteren Einleitungen zur Bildung der Aktien-Geſellſchaft, insbeſondere Behufs Beſchaffung der im Wege der Aktien-Zeichnung durch Privat-Intereſſenten aufzubringenden 6,850000 Thlr. (§. 2) werden von dem zuſammengetretenen Komité getroffen, welches bis zur nächſten General-Verſammlung (§. 13) die Geſchäftsführung übernimmt und die erforderlichen Vorbereitungen veranſtaltet.

§. 11.

Denjenigen, welche für die ſogenannte Niederſchleſiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft Aktien gezeichnet, ſo wie denjenigen, welche bei der ſogenannten Frankfurt-Breslauer Eiſenbahn-Geſellſchaft auf Grund der Bedingungen vom 5. April d. J. ſich betheiligt haben, wird, unter den Seitens des Komités (§. 10) mitzutheilenden näheren Beſtimmungen und Maaßgaben, binnen 14 Tagen die Uebertragung ihrer Zeichnungen auf die nach dem gegenwärtigen Plane zu errichtende Geſellſchaft freigeſtellt; es bleibt jedoch ein Betrag von 500000 Thlr. zur Unterbringung durch die in Breslau neu zu eröffnende Aktien-Zeichnung reſervirt.

So fern der Betrag der auf die gegenwärtig zu begründende Geſellſchaft übertragenen früheren Aktien-Zeichnungen den aufzubringenden Bedarf überſteigt, tritt nach Maaßgabe der auf Grund der vorangegangenen Verhandlungen vom Finanz-Miniſterium genehmigten Beſtimmungen eine verhältnißmäßige Reduktion ein, welche zunächſt diejenigen trifft, die über 1000 Thlr. gezeichnet haben. So weit der Bedarf von 6,850000 Thlr. auf dem obigen Wege nicht gedeckt werden ſollte, werden von dem Komité anderweite Aktien-Zeichnungen eröffnet. Die Koſten der Unterbringung der Aktien werden aus dem Fonds der Geſellſchaft beſtritten und können, ſo weit ſie nicht zwei pro mille der gezeichneten Beträge überſteigen, ohne ſpeziellen Nachweis erſtattet werden.

§. 12.

Sowohl bei der Uebertragung früherer Aktien-Zeichnungen, als bei neuen Aktien-Zeichnungen, iſt ſofort nach näherer Beſtimmung des Komités (§. 10) eine Einzahlung von zehn Prozent des gezeichneten Betrages zu leiſten. Die eingezahlten Beträge werden bei der Bank oder Seehandlung oder ſonſt nach der Beſtimmung des Finanz-Miniſteriums ſicher niedergelegt und, gleich den ſpäteren Einzahlungen, bis zum Schluſſe des Jahres, in welchem die ganze Bahn in Betrieb geſetzt wird, mit vier Prozent verzinſet (§. 3).

Eine Anrechnung der Anzahlungen, welche für die früher eingeleiteten Unternehmungen geleiſtet worden ſind, findet nicht Statt. Dagegen iſt der Werth der Vorarbeiten, welche Seitens der verſchiedenen Komités oder in Veranlaſſung derſelben mittelſt jener Anzahlungen beſchafft worden ſind, nach näherer Beſtimmung des Finanz-Miniſteriums zu vergüten; auch bleibt es dem Finanz-Miniſterium vorbehalten, ſonſtige Ausgaben und Anſprüche, für welche Gründe der Billigkeit ſprechen, nach Vernehmung der gutachtlichen Vorſchläge des Komités (§. 10), reſp. der Direktion berückſichtigen zu laſſen.

§. 13.

Nach Unterbringung des Aktien-Kapitals wird eine General-Verſammlung ſämmtlicher Aktionäre nach Berlin berufen, um das zur Allerhöchſten Beſtätigung vorzule-

gende Geſellſchafts-Statut zu vereinbaren und die Wahl der Geſellſchafts-Vorſtände, welche bis zur Ausführung der ganzen Bahn in Funktion bleiben, vorzunehmen. In dieſer General-Verſammlung beſtimmt ſich die Stimmberechtigung nach dem gezeichneten Aktien-Kapitale in der Art, daß 1000 Thlr. eine Stimme geben, kein Einzelner aber an eigenen wie an übertragenen Stimmen zuſammen mehr als zehn Stimmen führen kann. Nur Aktionäre können als Bevollmächtigte erſcheinen; zur Legitimation der Bevollmächtigten genügt das Anerkenntniß des Komités (§. 10). Die Beſchlüſſe werden nach Stimmenmehrheit gefaßt und ſind auch für die Abweſenden verbindlich.

§. 14.

Der Staat wird ſowohl in der erſten (§. 13), als in den folgenden General-Verſammlungen durch einen ſeinerſeits zu beſtellenden Kommiſſarius, welcher nicht Aktionär zu ſein braucht, vertreten und übt durch dieſen das Stimmrecht für die von ihm übernommenen Aktien aus. Demſelben ſteht in jeder General-Verſammlung eine dem ſechsten Theile der von den gegenwärtigen Aktionären geführten Stimmenzahl gleiche Zahl an Stimmen zu, ſo daß er jederzeit ein Siebentel ſämmtlicher Stimmen in der General-Verſammlung hat. Der Kommiſſarius iſt zugleich, ohne daß er ſich einer Wahl Seitens der General-Verſammlung zu unterziehen hätte, Mitglied der Direktion mit vollem Stimmrechte.

§. 15.

Sowohl für die Zeit der erſten Ausführung des Unternehmens, als auch in der Folge, nachdem die Bahn in Betrieb geſetzt worden, bleibt dem Finanz-Miniſterium die Beſtätigung

a. des techniſchen Direktors, welcher die techniſche Leitung des Baues und die techniſche Aufſicht über die Bahn und den Betrieb führt;
b. des erſten Adminiſtrativ-Beamten;
c. des Rendanten, welcher die Kaſſen-, Buch- und Rechnungsführung zu beſorgen hat,

vorbehalten, und zwar hinſichtlich der zu a. und b. gedachten beiden Beamten mit der Maaßgabe, daß es dem Finanz-Miniſterium freiſteht, den oder die von der Direktion hierzu vorgeſchlagenen Perſonen ohne Angabe von Gründen zu verwerfen, und daß in einem ſolchen Falle dieſe Beamten ſeinerſeits zu beſtimmen ſind.

Sowohl die Beſoldungen der drei zu a., b. und c. gedachten Beamten, als die ſonſtigen Verhältniſſe derſelben und die Bedingungen ihrer Entlaſſung ſind unter Zuſtimmung des Finanz-Miniſteriums feſtzuſetzen.

§. 16.

Der Tarif, ſowohl für die Güter- als für die Perſonen-Beförderung, ſo wie jede Aenderung derſelben, bedarf der Zuſtimmung des Finanz-Miniſteriums.

§. 17.

Dem Finanz-Miniſterium bleibt nicht nur die Genehmigung, ſondern, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf andern Bahnen zu ſichern, auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten.

§. 18.

Es bleibt dem Staate für den Fall, daß in Folge der übernommenen Zinsgarantie (§. 6) von Seiten des Staates in drei hinter einander folgenden Jahren ein Zuſchuß geleiſtet werden müßte, oder daß in einem Jahre der zu leiſtende Zuſchuß mehr als 1 Prozent des Aktien-Kapitals (§. 4) betragen ſollte, die Befugniß vorbehalten, die Adminiſtration der Bahn und des Betriebes ſeinerſeits zu übernehmen. Im Falle der Geltendmachung dieſer Befugniß iſt derſelbe hinſichtlich der Verwaltung keinerlei

Beſchränkungen von Seiten der Geſellſchaft unterworfen; dagegen iſt er verpflichtet, vollſtändig Rechnung zu legen und den aufkommenden Reinertrag nach eben den Beſtimmungen, welche für die eigene Adminiſtration der Geſellſchaft gelten (§. 5), den Aktionären zukommen zu laſſen, unter allen Umſtänden aber die garantirten 3½ Prozent Zinſen zu gewähren. Wenn bei dieſer Adminiſtration von Seiten des Staates der Reinertrag in drei hinter einander folgenden Jahren mehr als 3½ Prozent des Aktien-Kapitals betragen hat, iſt die Geſellſchaft zu dem Verlangen berechtigt, daß ihr die Verwaltung wieder übertragen werde.

§. 19

Für den Fall, daß die Geſellſchaft, nach erfolgter Verſtändigung mit der Königl. Sächſiſchen Regierung, beſchließen ſollte, das Unternehmen auch auf die Herſtellung einer Anſchlußbahn nach der Sächſiſchen Grenze auszudehnen, wird derſelben für die Ausführung dieſer Bahn der Vorzug vor andern Unternehmern zugeſichert. Auch übernimmt die Geſellſchaft die Verpflichtung, wenn der Staat es verlangen ſollte, das Unternehmen auf die Ausführung dieſer Anſchlußbahn auszudehnen, dergeſtalt, daß ſolche alsdann einen integrirenden Theil der ganzen Unternehmung bildet.

In dem einen wie in dem andern Falle ſoll der Geſellſchaft zur Beſchaffung des für die Anſchlußbahn erforderlichen Kapitals

entweder:

die Aufnahme einer Anleihe mittelſt Emiſſion auf den Inhaber lautender Obligationen zu höchſtens 4 Prozent Zinſen, mit der Priorität vor den Aktien,

oder:

die Erhöhung des urſprünglichen Aktien-Kapitals in der Art, daß davon ein Siebentel Seitens des Staates übernommen wird und für das erhöhte Kapital dieſelben Beſtimmungen wie für das urſprüngliche gelten,

geſtattet werden; die Entſcheidung über den einen oder den andern Weg bleibt dem Staate vorbehalten.

Berlin, den 3. Mai 1843.

Der Finanz-Miniſter.

Die bei den drei verſchiedenen Unternehmungen geſchehenen reſp. Zeichnungen ſollten, nach Maaßgabe der von dem Finanz-Miniſter getroffenen Anordnungen, durch das Komité berückſichtigt werden. Hiernach war es den Zeichnern freigeſtellt, ſich mit einem gleichen oder minderen als dem früher gezeichneten Aktien-Betrage bei dem neuen Unternehmen, unter ſofortiger Einzahlung von 10 Prozent der zu zeichnenden Summe, zu betheiligen, während die andern neuen Zeichner an den von ihnen offerirten vollen Betrag gebunden blieben, dagegen eine Reduktion deſſelben durch das Komité ſich gefallen laſſen mußten.

Hieraus ergiebt ſich, daß die Staatsbehörde gegen die Niederſchleſiſchen Aktionäre weder ein Recht, noch die Billigkeit verletzt, ſondern es wohl erkannt hat, daß die Mehrzahl derſelben mit Eifer und Redlichkeit nach der Förderung des ihnen anvertraut geweſenen großen Unternehmens geſtrebt hat, und nur in ihren Schritten nicht richtig berathen geweſen ſei. Um ſo ungerechter waren deshalb die von dieſer Geſellſchaft erhobenen Klagen über eine ziemlich raſche Zurücknahme der alten Konzeſſion, als ſie eben ſo wenig eine Allerhöchſte Beſtätigung noch Konzeſſion gehabt hatte. — Die Niederſchleſi-

ſche Geſellſchaft hatte erſt den ſechsten Theil der zu ihrem Projekte erforderlichen Geldmittel gezeichnet und bedurfte daher der Vereinigung mit noch fünf Mal ſo viel. Dieſe erfolgte durch Bildung der neuen Geſellſchaft, unter dem Namen: „Niederſchleſiſch-Märkiſche Geſellſchaft“, in kurzer Zeit, und war alſo das Unternehmen, eine Eiſenbahn-Verbindung zwiſchen Breslau und Berlin herzuſtellen, durch dieſen Zuſammentritt der Geſellſchaften weſentlich gefördert worden.

Sehr raſch wurden jetzt die nöthigen Vorarbeiten durch das vom Finanz-Miniſter beſtätigte Komité betrieben und eine General-Verſammlung in Berlin zuſammenberufen, welche vom 3. bis 5. Auguſt währte und in der das Geſellſchafts-Statut berathen und feſtgeſetzt, ſo wie die Wahl des Geſellſchafts-Vorſtandes, der Direktion und des Verwaltungsrathes vorgenommen wurde.

Am 28. Auguſt 1843 wurde der Bau der 17285 Ruthen (8⅗ Meilen) langen Strecke zwiſchen Breslau und Liegnitz an mehreren Orten durch Ausführung von faſt ⅔ der Erdarbeiten und Angriff der 7 Hauptbrückenbauten werkthätig begonnen und von nun an eifrig fortgeſetzt.

Die Allerhöchſte Konzeſſions- und Beſtätigungs-Urkunde für die Geſellſchaft erfolgte am 27. November 1843 und lautete wie folgt:

„Nachdem Behufs der Herſtellung einer Eiſenbahn-Verbindung zwiſchen Berlin und Breslau unter der Benennung:

„Niederſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft“

eine Aktien-Geſellſchaft für den Bau und Betrieb einer Eiſenbahn, welche ſich an die Berlin-Frankfurter Bahn anſchließt und über Liegnitz nach Breslau führt, mit einem vorläufig auf acht Millionen Thaler feſtgeſetzten Grundkapitale gebildet, dabei zugleich auch Behufs der Eiſenbahn-Verbindung zwiſchen Breslau und Dresden die Anlage einer Anſchlußbahn nach Görlitz in das Unternehmen mit inbegriffen und zu dieſem Zwecke die Erhöhung des Grundkapitals um fernere zwei Millionen Thaler vorbehalten worden iſt, wollen Wir ſowohl zur Ausführung der vorbezeichneten, an die Berlin-Frankfurter Bahn ſich anſchließenden Eiſenbahn über Liegnitz nach Breslau, als auch zur Anlage der erwähnten Anſchlußbahn nach Görlitz, ſo wie zu deren weiteren Fortſetzung nach der Königl. Sächſiſchen Landesgrenze, mit Rückſicht auf den unterm 24. Juli d. J. mit der Königl. Sächſiſchen Regierung abgeſchloſſenen Vertrag wegen Herſtellung einer Eiſenbahn-Verbindung von Breslau nach Dresden, hiermit Unſere landesherrliche Genehmigung ertheilen.

Auch wollen Wir ferner das Statut der Eingangs gedachten „Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft, wie ſolches mit Rückſicht auf die Seitens Unſeres Finanz-Miniſters gepflogenen Verhandlungen, auf Grund der in der General-Verſammlung am 3., 4. und 5. Auguſt d. J. nach Inhalt der Uns vorgelegten gerichtlichen Protokolle gefaßten Beſchlüſſe in der Anlage feſtgeſtellt worden iſt, hierdurch mit der Maaßgabe zu §. 68:

daß es zur näheren Feſtſetzung der den Direktoren jährlich zu gewährenden Remuneration der Zuſtimmung Unſeres Finanz-Miniſters bedürfen ſoll,

in allen Punkten beſtätigen, insbeſondere, im Anerkenntniſſe der Wichtigkeit der vorbezeichneten Eiſenbahn-Verbindungen für die allgemeinen Landes-Intereſſen, für die Zinſen des Aktien-Kapitals, wie daſſelbe in den §§. 6 und 8 des Statuts vorläufig angenommen worden und demnächſt in Gemäßheit des §. 7 definitiv feſtgeſtellt werden

wird, und zwar zum Satze von 3½ Prozent, unter den näheren Beſtimmungen und Bedingungen, welche das oben angeſchloſſene Statut enthält, die Garantie des Staats hiermit bewilligen, indem Wir zugleich beſtimmen, daß es bei den in der oben erwähnten General-Verſammlung erfolgten Wahlen der Mitglieder der Direktion und ihrer Stellvertreter, ſo wie der Mitglieder des Verwaltungsrathes ſein Bewenden haben ſoll. Dabei ſetzen Wir jedoch, da in dieſer General-Verſammlung von einzelnen Theilnehmern gegen die Feſtſtellung des Statuts und gegen die Vornahme der Wahlen Widerſpruch erhoben worden iſt, hierdurch feſt, daß den eben bezeichneten widerſprechenden Theilnehmern vorbehalten bleibt, innerhalb vier Wochen nach Publikation der gegenwärtigen Konzeſſions- und Beſtätigungs-Urkunde mittelſt Zurücklieferung der erhaltenen Zuſicherungsſcheine an die Direktion der Geſellſchaft gegen Rückempfang der geleiſteten Anzahlungen aus der Geſellſchaft auszuſcheiden, ſofern dieſelben aber nicht von dieſem Vorbehalte Gebrauch machen, das obige Statut und die erfolgten Wahlen auch für ſie unbedingt verbindlich bleiben ſollen.

Schließlich beſtimmen Wir, daß, ſo weit nicht in dem Statute beſondere Feſtſetzungen getroffen worden, die in dem Geſetze über Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorſchriften, namentlich die über die Expropriation, ingleichen die in der Anlage feſtgeſtellten Bedingungen in Betreff der Benutzung für militäriſche Zwecke nebſt den in dem oben erwähnten Staatsvertrage vom 24. Juli d. J. enthaltenen beſonderen Beſtimmungen und Maaßgaben, auf die Eingangs bezeichneten Eiſenbahnen Anwendung finden ſollen.

Die gegenwärtige Konzeſſions- und Beſtätigungs-Urkunde iſt ſammt der obengedachten Anlage und dem Staatsvertrage vom 24. Juli d. J., ingleichen mit dem beſtätigten Statute, durch die Geſetzſammlung bekannt zu machen.

Gegeben Charlottenburg den 27. November 1843.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Bedingungen in Betreff der Benutzung der Eiſenbahnen für militäriſche Zwecke.

1. Die Eiſenbahn-Geſellſchaft iſt verpflichtet, nach dem Verlangen der Militärverwaltung für die auf der Bahn zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfniſſen, ſo wie von Militär-Effekten jeglicher Art nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten, und zwar dergeſtalt, daß für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umſtänden bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, ſondern auch die ſonſt noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden. Ueber die hierfür zu leiſtende Vergütung, ſo wie über eine Ermäßigung der allgemeinen Frachtſätze für die Transporte von Truppen und von dem zum unmittelbaren Gefolge der Truppen gehörenden Kriegsmaterial iſt nach Maaßgabe der Umſtände beſondere Vereinbarung zu treffen.
2. Der Militär-Verwaltung bleibt vorbehalten, ſich zu ihren Transporten eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen. In einem ſolchen Falle iſt an die Geſellſchaft, außer der Erſtattung der Feuerungskoſten, ein mäßiges Bahngeld zu gewähren.
3. Die Geſellſchaft wird darauf Bedacht nehmen, eine Anzahl Transportfahrzeuge ſo einzurichten, daß ſolche nöthigenfalls auch zum Transporte von Pferden benutzt werden können, auch eine Anzahl von Wagen in einer Länge von 12 Fuß zum Gebrauch bei der Abſendung von Militär-Effekten bereit zu halten. —

Das Statut der Geſellſchaft enthält namentlich Folgendes: Die Nie-

derſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft verbindet ſich zum Bau und Betrieb einer Eiſenbahn zum Anſchluß an die Berlin-Frankfurter und zur Verbindung von Frankfurt und Breslau über Liegnitz. Die Beſtimmung des Anſchlußpunktes und der Bahnlinie, ſo wie die Feſtſetzung des Bauprojektes, bleibt dem Königlichen Finanz-Miniſterium vorbehalten. Die Bahn zur Verbindung der Stadt Breslau mit Dresdeu ſoll, bis zur Grenze, als Anſchlußbahn, ein integrirender Theil des Unternehmens werden, auch wenn eine Vereinigung der Berlin-Frankfurter mit der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft zu Stande kommt. Das Domizil der Geſellſchaft iſt Berlin, ihr Gerichtsſtand das dortige Königl. Stadtgericht. Das erforderliche Kapital wird vorläufig auf 8 Millionen Thaler Preußiſch Kourant feſtgeſtellt und in Aktien zu 100 Thlr. aufgebracht, wobei der Staat den ſiebenten Theil, in runder Summe mit 1,150000 Thlr., übernimmt. Die definitive Feſtſtellung des benöthigten Kapitals erfolgt durch die Geſellſchafts-Vorſtände unter Zuziehung des Königl. Finanz-Miniſterii nach Ablauf des erſten vollen Betriebsjahres. Sollte daſſelbe ſich nicht auf den angenommenen Betrag von 8,000000 Thlr. belaufen, ſo wird der Ueberſchuß zum Ankauf von Stamm-Aktien der Geſellſchaft für Rechnung derſelben verwendet. Sollte ſich dagegen ein Mehrbedarf herausſtellen, ſo wird nach der Wahl der Geſellſchaftsvorſtände unter Zuſtimmung des Königl. Finanz-Miniſterii entweder das Aktien-Kapital dem entſprechend erhöht, der ſiebente Theil dieſes Mehrbedarfs vom Staate übernommen und der Ueberreſt im Wege der Aktien-Zeichnung durch Privat-Intereſſenten gedeckt, oder der fehlende Betrag durch eine Anleihe auf Prioritäts-Obligationen beſchafft. Sowohl bei der Zeichnung dieſer neuen Aktien, als bei der Uebernahme der Prioritäts-Obligationen, haben diejenigen, die zur Zeit der desfallſigen Bekanntmachung Aktionäre der Geſellſchaft ſind, den Vorzug vor Anderen.

Die Koſten der Bahn von Breslau bis Dresden werden außerdem bis zur Grenze auf 2 Millionen Thaler feſtgeſtellt und durch Emiſſion von Aktien in der vorhin angegebenen Art aufgebracht, wobei für den im Wege der Aktien-Zeichnung durch Privatperſonen aufzubringenden Betrag denjenigen, die zur Zeit der Eröffnung dieſer Aktien-Zeichnung Aktionäre der Geſellſchaft ſind, der Vorzug verbleibt. —

Der Staat verbürgt $3\frac{1}{2}$ Prozent jährlicher Zinſen, behält ſich aber die Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes vor, wenn er drei auf einander folgende Jahre einen Zuſchuß leiſten müßte oder der Zuſchuß in einem Jahre mehr als 1 Prozent des Kapitals betragen ſollte. Im Fall dann die Bahn drei hinter einander folgende Jahre mehr als $3\frac{1}{2}$ Prozent einträgt, iſt die Geſellſchaft berechtigt, die Verwaltung wieder zu übernehmen. Durch allmälige Einlöſung der Aktien nach dem Nennwerthe werden die Aktien für den Staat erworben, wozu $\frac{1}{2}$ Prozent des Aktien-Kapitals des Staatsantheils und die $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinſen der auf Amortiſation angelegten Aktien verwendet werden. Die Einlöſung geſchieht nach dem Looſe am 1. Juli jeden Jahres. —

Der Staat wird in den General-Verſammlungen durch einen von ihm zu beſtellenden Kommiſſarius vertreten und übt durch dieſen ſein Stimmrecht aus.

Daſſelbe erſtreckt ſich in jeder General-Verſammlung auf den ſechsten Theil der durch ſämmtliche übrige anweſende Aktionäre abgegebenen Stimmen, ſo daß der Staat ein Siebentheil der anweſenden Stimmen repräſentirt. Das Stimmrecht des Staates erhöht ſich jedoch in dem Maaße, in welchem derſelbe auf dem Wege der Amortiſation die übrigen ſechs Siebentel Aktien an ſich bringt, und zwar nach Akquiſition jedes Siebentheils jedesmal um ein Zwölftheil.

Dem Finanz-Miniſterium iſt ferner vorbehalten: Die Zuſtimmung zum Tarif, ſowohl für die Güter-, als für die Perſonen-Beförderung, ſo wie jeder Aenderung deſſelben; die Genehmigung und Abänderung der Fahrpläne; die Erhöhung des Reſervefonds über $\frac{1}{2}$ bis zu 5 Prozent des Anlagekapitals bei ſich ergebendem Bedürfniſſe; der Beſchluß für die Auflöſung der Geſellſchaft; die Vorlegung von Angelegenheiten zur Entſcheidung der ordentlichen General-Verſammlungen; die Anberaumung außerordentlicher General-Verſammlungen, insbeſondere zur Amtsentſetzung von Direktoren und deren Stellvertretern; die Genehmigung der Beſchlüſſe zur Ausdehnung der Geſchäfte der Geſellſchaft, insbeſondere zur Anlegung von Zweig- und Verbindungsbahnen und zur Abänderung und Ergänzung der Statuten; die Zuſtimmung von Beamten-Anſtellungen auf Lebenszeit und der kontraktlichen Zuſicherungen von Austrittsentſchädigungen; die Beſtätigung, die Beſtimmung der Beſoldung, der Entlaſſungsbedingungen und ſonſtigen Verhältniſſe

a. des techniſchen Direktors;
b. des erſten Adminiſtrativbeamten;
c. des Rendanten, welcher die Kaſſen-, Buch- und Rechnungsführung zu beſorgen hat.

Ad a. und b. ſteht es dem Finanz-Miniſterium frei, den oder die von der Direktion hierzu vorgeſchlagenen Perſonen ohne Angabe von Gründen zu verwerfen und hierauf dieſe Beamten ſeinerſeits zu beſtimmen. —

Der erwähnte Preußiſch-Sächſiſche Staatsvertrag iſt unter Sächſiſch-Schleſiſche Eiſenbahn enthalten, weshalb wir denſelben hier übergehen.

Der Bau an der Breslau-Liegnitzer Strecke wurde während dieſer Zeit thätig fortgeſetzt; bei den Zweifeln über die Richtung der Bahn von Liegnitz nach Sachſen und der Mark, welche erſt in der neueſten Zeit ihre Erledigung gefunden haben, konnte dort nirgends mit dem Bau vorgegangen werden. Indeſſen wird dies jetzt (Frühjahr 1844) Statt finden, nachdem in Folge der mit Sachſen unterm 24. Juli 1843 abgeſchloſſenen Konvention, nach welcher Preußiſcher Seits die Bahn nur bis Görlitz gebaut, der ſchwierige und koſtſpielige Uebergang über die Neiße jedoch mit übernommen, der Bau von da ab über Löbau, Bautzen und Radeberg nach Dresden Sächſiſcher Seits geführt wird, und bei Kohlfurth der Punkt gefunden iſt, wo ſich die ſchleſiſche Bahn einerſeits nach der Mark, andererſeits nach Sachſen theilen wird.

Mit dem 1. April 1844 trat diejenige Vergrößerung der Direktion von 5 auf 7 Mitglieder in Vollziehung, welche in den Statuten für den Fall vorbehalten war, daß eine Vereinigung der Niederſchleſiſch-Märkiſchen mit der Berlin-Frankfurter Eiſenbahn-Geſellſchaft bis dahin nicht zu erreichen

ſein ſollte. Was dieſe hauptſächlich verhindert hat, iſt von uns ſchon in dem geſchichtlichen Theil der Berlin-Frankfurter Eiſenbahn erwähnt worden. Das Scheitern dieſes Planes hatte indeß das Gute, daß man ſich mit ganz ungetheilter Kraft der Förderung der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn widmen konnte.

b. Richtung und Länge der Bahn,

c. Steigungs- und

d. Krümmungs-Verhältniſſe.

Die im Bau befindliche Strecke von Breslau bis Liegnitz, 17285 Ruthen (8⅗ Meilen) lang, bildet die Form eines unregelmäßigen Dreiecks, indem ſich die Bahn nach dem Dorfe Maltſch an der Oder wendet. Bei Nimkau und Maltſch werden Waſſerſtationen, bei Liſſa und Stephensdorf Anhalteplätze gelegt. Die Linie von Liegnitz weſtwärts wird bei den Städten Haynau und Bunzlau ganz nahe rechts vorbeigehen und ſich erſt 3 ſtarke Meilen hinter Bunzlau, etwas nach Norden biegend, in dem Görlitzſchen Haidedorfe Kohlfurt theilen. Von dort geht der linke Arm drei Meilen ſüdlich nach Görlitz ab; der rechte Berliner Arm aber wendet ſich von Kohlfurt in einem faſt vollkommen rechten Winkel, drei Meilen lang, durch die Görlitzer und Halbauer Forſten nach Halbau, von Halbau (zwei ſtarke Meilen) nach Sorau, dem projektirten zweiten Knotenpunkt, wo die Sagan-Sprottau-Glogauer Eiſenbahn ſich anſchließen ſoll und von welchem Glogau über Quaritz etwa 9 Meilen entfernt iſt. Von Sorau führt die Bahn weiter (3 Meilen) über Gaſſen nach Sommerfeld, von Sommerfeld (3 ſtarke Meilen) nach Guben, von Guben (2 Meilen) nach Neu-Zelle, von Neu-Zelle (etwa 1 Meile) nach Fürſtenberg und von da über Finkenheerd nach Frankfurt.

Längere Zeit hindurch war die Richtung von Fürſtenberg aus nicht beſtimmt ausgeſprochen, indem es zweifelhaft war, ob die Bahn auf den Frankfurter Bahnhof oder unmittelbar über Müllroſe und Brieſen (Bahnhof der Berlin-Frankfurter Eiſenbahn) auf Fürſtenwalde und Berlin gehen werde. Jetzt ſcheint es jedoch feſtzuſtehen, daß ſie die zuerſt angeführte Richtung erhalten werde.

Die ganze Länge der Bahnlinie, inkl. der 3,82 Meilen langen Bahn nach Görlitz, beträgt 40,78 Meilen; hiervon liegen in der Richtung von Frankfurt nach Breslau

	17,25	Meilen	im Steigen,
	11,86	„	„ Fallen,
	7,85	„	horizontal,
zuſammen .	36,96	Meilen.	
	29,25	„	bilden davon gerade Linien,
	7,71	„	befinden ſich in den Bögen.

Das ungünſtigſte Steigungs-Verhältniß iſt auf einzelnen kurzen Strecken 1:200, ſonſt 1:300.

Der kleinſte Krümmungshalbmeſſer iſt 300 Ruthen lang, der größte dagegen 1000 Ruthen.

e. Anlagekoſten.

Wie aus dem Statute der Geſellſchaft hervorgeht, ſo beträgt die veranſchlagte Koſtenſumme für die Ausführung der Bahn von Breslau bis zur Berlin-Frankfurter Eiſenbahn 8,000000 Thlr., und da die Länge derſelben ſich auf etwa 37 Meilen beläuft, ſo ſind die Durchſchnittskoſten einer Meile ungefähr 216200 Thlr.

Nähere Details über den Koſtenpunkt ſind bis jetzt noch nicht veröffentlicht worden, da, wie aus dem Nachſtehenden hervorgeht, für die meiſten Bahnabtheilungen die Bauanſchläge noch nicht ausgearbeitet ſind, vielmehr jetzt dazu erſt geſchritten werden ſoll.

f. Bau der Bahn, bedeutende Bauwerke und Stand des Unternehmens im Frühjahr 1844.

Das Planum wird 25 Fuß breit für zwei Geleiſe gebaut, von denen jedoch vorläufig nur erſt das eine ausgeführt wird. Die Konſtruktion des Oberbaues geſchieht mittelſt Lang- und Querſchwellen, welche in Verbindung mit einander angewandt werden; die Befeſtigung der gewalzten ſogenannten (⊥) oder Vignoles-Schienen wird durch Unterlagsplatten, Oberbleche, Hacknägel und Holzſchrauben bewirkt; die Spurweite iſt zu 4 Fuß 8½ Zoll Engliſch, im Lichten der Schienen, feſtgeſetzt.

Zur Ausführung des Baues iſt die Bahn in 6 Abtheilungen zerlegt, deren jede wieder in mehrere Sektionen zerfällt. Die Abtheilungen ſind:

1. Von Frankfurt oder dem ſonſtigen Anſchlußpunkte der Niederſchleſiſch-Märkiſchen an die Berlin-Frankfurter Eiſenbahn bis Guben;
2. von Guben bis Halbau;
3. von Halbau über Kohlfurt bis Bunzlau;
4. von Bunzlau bis Liegnitz;
5. von Liegnitz bis Breslau;
6. von Kohlfurt bis Görlitz (vergl. Sächſiſch-Schleſiſche Eiſenbahn).

Von dieſen Abtheilungen iſt die fünfte zuerſt in Angriff genommen und daher ſchon ihrer Vollendung nahe gebracht, während die übrigen erſt vorbereitend bearbeitet ſind, jedoch bald durchgängig in Angriff genommen werden ſollen.

Die Bahnſtrecke der erſten Abtheilung konnte zum Theil erſt in der letzten Zeit ſpeziell bearbeitet werden, da die höhere Beſtimmung über die verſchiedenen in Vorſchlag gebrachten und nur generell bearbeiteten Linien zwiſchen der Berlin-Frankfurter Eiſenbahn und dem Friedrich-Wilhelms-Kanal (bei Krebsjauche) noch nicht erfolgt iſt. Nach einem Beſchluſſe vom 22. Januar 1844 wurde jedoch an derjenigen von den in Vorſchlag gekommenen Linien, welche, unter der Vorausſetzung, daß der Anſchluß der Niederſchleſiſch-Märkiſchen an die Berlin-Frankfurter Eiſenbahn bei der Stadt Frankfurt Statt finden werde, als die wohlfeilſte anerkannt war, die ſpeziellen Vorarbeiten bewerkſtelligt. Denn vermuthlich wird die Staatsregierung, welcher, wie vorhin erwähnt, die Beſtimmung des Anſchlußpunktes in den Statuten

vorbehalten iſt, aus höheren ſtaatspolizeilichen Rückſichten, dieſen bei der Stadt Frankfurt wählen, obgleich die Direktion in Vertretung der ökonomiſchen Intereſſen der Geſellſchaft den Anſchluß ſchon auf dem $1\frac{1}{2}$ Meilen vor Frankfurt gelegenen Punkte Brieſen zu bewerkſtelligen wünſcht. Es wird nämlich die Mehrausgabe, welche die Ausführung eines Anſchluſſes bei Frankfurt gegen die Koſten des bei Brieſen projektirten Anſchluſſes erfordert, ſich gewiß auf mehr als 200000 Thlr. belaufen. Außerdem aber würde durch den Anſchluß bei Brieſen nicht nur die Bahnlinie für den Verkehr zwiſchen Berlin und Schleſien um eine Meile verkürzt, ſondern auch der durch beträchtliche Steigungen und Kurven erſchwerte Theil der Berlin-Frankfurter Eiſenbahn für den Transport von Berlin nach Breslau und Görlitz gänzlich vermieden werden. Es ſoll nun zwar die Stadt Frankfurt zu einer Erklärung veranlaßt worden ſein, ob und in welchem Maaße dieſelbe der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft Entſchädigung für die Opfer gewähren wolle, welche dieſe in der Ausführung eines Anſchluſſes bei der Stadt Frankfurt darzubringen genöthigt ſei; indeſſen wird die zu leiſtende Beiſteuer vermuthlich weit davon entfernt bleiben, die Mehrausgabe, welche die Wahl des Anſchlußpunktes bei Frankfurt veranlaſſen würde, zu decken, geſchweige denn die ſonſtigen daraus entſtehenden Nachtheile auszugleichen.

Die zweite, 9 Meilen lange, Abtheilung von Guben bis Halbau bietet rückſichtlich der Erdarbeiten zwiſchen Sommerfeld und Sorau einen beſonders ſchwierigen Bahntraktus dar. Ungeachtet wiederholter Verſuche, die ungünſtigen Verhältniſſe dieſer Abtheilung in Betreff der ſtarken Steigungen und Krümmungen zu verbeſſern und die Anlagekoſten zu vermindern, iſt es doch nur gelungen, die Krümmungen auf einen Radius von 300 Ruthen zurückzuführen, und hat in Anſehung der Steigungen für einzelne, wenn auch nur kurze Strecken ein Steigungs-Verhältniß von $\frac{1}{200}$ geſtattet werden müſſen, während ſonſt faſt für die ganze Bahnlänge von der Berlin-Frankfurter Eiſenbahn ab bis nach Breslau das Verhältniß von $\frac{1}{300}$ das normirende iſt. Der in dieſer Bahnabtheilung vorkommende Gaſſenſche Damm, der auf beiläufig 1200 Ruthen Länge durchgängig einen Erdauftrag von 30 bis 40 Fuß erfordert, bildet eine der größten zuſammenhängenden Erdarbeiten der ganzen Bahnlinie.

Die dritte ſich auf $6\frac{1}{2}$ Meile erſtreckende Linie von Halbau bis Bunzlau iſt dagegen durch eine ſehr günſtige Bodenbeſchaffenheit ausgezeichnet. Es ſind daher hier nur ſehr mäßige Erdarbeiten erforderlich, um das Planum des Bahnkörpers darzuſtellen. Die Schwierigkeiten dieſer Abtheilung beſtehen nur in dem Uebergange über die Queiß und noch mehr in dem Bober-Uebergange. Doch iſt zu dem Bau ſowohl der Queiß-Brücke als des Bober-Viadukts für das wichtigſte Requiſit, nämlich für das Vorhandenſein des erforderlichen Materials, bereits geſorgt, wozu die in dieſer Gegend anzutreffenden Steinbrüche bequeme Gelegenheit geben.

Hiernächſt folgt in der vierten Abtheilung, welche ſich auf 6 Meilen Länge von Bunzlau bis Liegnitz erſtreckt, wieder eine Bahnlinie mit größtentheils ſehr günſtigem Terrain. Nur der plötzliche Terrainabfall vor und hinter Haynau kann nicht anders als mit einer zwiſchen 1:300 und 1:200 wech-

ſelnden Steigung überwunden werden und deſſenungeachtet kommen hier noch ſehr bedeutende Planirungsarbeiten vor.

Die Terrain-Verhältniſſe der ſechsten Abtheilung ſind unter Sächſiſch-Schleſiſche Eiſenbahn angeführt.

Die Vorarbeiten dieſer erwähnten Bahnſtrecken ſind ſämmtlich ſo weit gediehen, daß die auf dem Felde zu verrichtenden Arbeiten durchgängig beendigt, die Meſſungen aufgetragen, die Nivellementsprojekte vollendet und die Plane zur Feſtſtellung der Spezialprojekte und Veranſchlagungen größtentheils fertig ſind. Auf allen dieſen Bahnſtrecken kann und wird die Ausführung des Baues dieſen Frühling angegriffen werden und ſind daher auch zur erforderlichen Erwerbung des Grund und Bodens die nöthigen Einleitungen bereits getroffen.

Wir kommen endlich zu der oben in der Reihefolge übergangenen fünften Abtheilung der ſchon in der Ausführung begriffenen Bahnſtrecke von Liegnitz bis Breslau. Dieſe 8⅓ Meilen lange Bahnſtrecke, zu welcher, wie erwähnt, erſt am 28. Auguſt 1843 der erſte Spatenſtich geſchah, bietet das erfreuliche Bild einer ſehr regen und ſchnell zum Ziele führenden Thätigkeit dar, namentlich in Anſehung der auf dieſer Bahnſtrecke vorgekommenen, nicht unbedeutenden Erdarbeiten. Die Ausführung derſelben iſt durch den Winter kaum unterbrochen worden und ihre Vollendung im Monat Juni 1844 zu erwarten.

Im Anfange des Aprils (ſeitdem iſt ununterbrochen fortgearbeitet worden) war man ſo weit gediehen, wie folgende Ueberſicht zeigt:

An Auftrag waren anſchlagsmäßig zu bewegen	277414	Schachtruthen,
davon waren bewegt	248374	„
folglich noch zu bewegen .	29040	Schachtruthen.
An Abtrag waren anſchlagsmäßig zu bewegen .	183354	„
bewegt waren bereits	130613	„
mithin noch ein Ueberreſt von .	52741	Schachtruthen.

Weniger ſchnelle Fortſchritte haben mit den zahlreichen Brückenbauten dieſer Bahnſtrecke gemacht werden können, da zur Erzielung eines vollkommen ſicheren Werkes von der Regel nicht abgewichen werden durfte, alle den Einwirkungen des Froſtes ausgeſetzten Mauerarbeiten während der Wintermonate einzuſtellen. Es iſt indeſſen auch für die Brückenbauten die Winterzeit in ſo fern nicht unbenutzt geblieben, als da, wo die Bodenbeſchaffenheit Pfahlroſte zur Fundamentirung erforderlich machte, dieſe während der Wintermonate konſtruirt wurden, auch die Anfuhr der zum ferneren Bau erforderlichen Materialien in dieſer Zeit bewirkt und Alles ſo weit vorbereitet iſt, daß die Arbeit bei dem Eintritt geeigneter Witterung mit aller Kraft angegriffen und dann ſchnell beendet werden kann.

An Hauptbrückenbauten ſind auf dieſer Abtheilung auszuführen über die Lohe, Weiſtritz (mit 9 maſſiven überwölbten Bogenöffnungen), Neumarkter Waſſer, Leiſebach, Weidelache, Grenſchke-Graben (6 Bogenöffnungen). — Die ſchwierigſten Arbeiten beſtanden in der Regulirung der Katzbachteiche bei Liegnitz, wo dem Fluſſe ein ganz veränderter Lauf angewieſen werden mußte,

und in dem Uebergange über die Weiſteritz. Jene Deicharbeiten ſind indeſſen ſchon vor dem Eintritte des Winters ganz vollendet worden, und der durch unerwartete Hinderniſſe erſchwerte Brückenbau über die Weiſteritz wurde durch Anwendung außerordentlicher Anſtrengungen vor dem Eintritte eines hohen Waſſerſtandes wenigſtens ſo weit gebracht, daß das begonnene Bauwerk dadurch nicht mehr beſchädigt werden konnte.

Im Allgemeinen iſt es alſo gelungen, dieſe Hauptbauten, ſo wie die ganze Bahnſtrecke von Breslau nach Liegnitz, alſo zu fördern, daß die Eröffnung eines regelmäßigen Betriebes für den Verkehr zwiſchen gedachten beiden Städten zum Spätherbſte 1844 als völlig geſichert erſcheint.

Zur Vorbereitung dieſer bald eintretenden Benutzung der Bahn ſind dann auch für die Bahnhofsgebäude, die Telegraphen-Einrichtung, den Oberbau, die Betriebsmittel und das Betriebsperſonal, ſo wie für mannigfaltige, der ſonſt in Betracht kommenden Bedürfniſſe, die nöthigen Einrichtungen bereits getroffen. Die Bahnhofsgebäude zu Liegnitz nahen ſich ihrer Vollendung. Zu dem Haupt-Bahnhofe in Breslau, ſo wie zu den Neben-Bahnhöfen in Maltſch, Liſſa, Nimkau und Stephansdorf ſind die Pläne und Anſchläge fertig und iſt mit dem Bau bereits begonnen. Einer frühern Ausführung der Breslauer Bahnhofanlage, welche ſonſt wünſchenswerth geweſen wäre, ſtand beſonders die Schwierigkeit entgegen, einen dazu geeigneten Platz ausfindig zu machen. Die Wahl des Platzes durfte nämlich nur mit der Rückſicht getroffen werden, eine Verbindung mit den Bahnhöfen der beiden andern in Breslau ausmündenden Eiſenbahnen in der leichteſten und doch zweckmäßigſten Weiſe zu bewerkſtelligen.

In dieſer Rückſicht iſt aus den verſchiedenen in Vorſchlag gekommenen Plätzen ein unmittelbar neben dem Breslau-Freiburger Bahnhofe gelegener Platz erwählt, der zur Anlegung einer Verbindungsbahn ſowohl mit dem Oberſchleſiſchen Bahnhofe, welche die Niederſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft herſtellen wird, als auch erforderlichen Falls mit den projektirten Oderhafen, die paſſendſte Lage zu beſitzen ſcheint. —

In Betreff der Signaleinrichtung iſt dem auf der Freiburger Eiſenbahn eingeführten Treutler'ſchen Telegraphen der Vorzug gegeben. Bei einer von dem Baudirektor Henz perſönlich vorgenommenen Beobachtung dieſer Art von Signaliſirung war dieſelbe aufs neue als eine ſehr vollkommene anerkannt. Es durfte daher der Mehrbetrag der Koſten, welchen dieſe zu Gunſten des Erfinders patentirte Signaleinrichtung verurſacht, nicht geſcheut werden und ſind die erforderlichen Telegraphen bereits beſtellt.

Für die Lieferung der erforderlichen 87543 Stück Quer- und Langſchwellen ſind vor längerer Zeit Verträge abgeſchloſſen, die zum Theil durch bereits erfolgte Lieferung ſchon erfüllt ſind. Eben ſo iſt für die rechtzeitige Beſchaffung der nöthigen 2373 Ztr. Unterlagsplatten und Oberbleche, 1160 Ztr. Hacknägel, Holzſchrauben und dergleichen geſorgt. Die Lieferung von 6000 Tons in den Werken von Gueſt, Levis et Comp. in Dowlais in Wales gewalzter Eiſenbahnſchienen haben die Gebr. Veit et Comp. in Berlin übernommen; die Lieferungszeit der letzten 1500 Tons war auf den 31. Mai 1844 feſtgeſetzt.

Die erforderlichen Perſonenwagen, bei welchen vorzüglich die Magdeburg-Halberſtädter auf Adamſchen Federn ruhenden nachgeahmt ſind, werden theils in der Wagenbauanſtalt der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn-Kompagnie, theils bei dem Fabrikanten Winkens in Halle, die Packwagen dagegen von dem Wagenbauer Finkerney in Breslau angefertigt; ihre rechtzeitige Lieferung iſt feſtgeſtellt.

Rückſichtlich der Lokomotive erſchien es, da noch keine Uebereinſtimmung des Urtheils über den Vorzug der einen oder der andern erreicht iſt, als zweckmäßig, auf dem zuerſt zu eröffnenden Theile der Bahn zugleich eine Konkurrenz bedeutender Maſchinenbauanſtalten des In- und Auslandes rückſichtlich der von ihnen gefertigten Lokomotive zu eröffnen, um darnach zur zweckmäßigen Auswahl für die künftig in Betrieb zu ſetzenden Bahnſtrecken aus eigener Erfahrung die Entſcheidungsgründe zu gewinnen. Es wurden daher an Lokomotive drei bei Borſig in Berlin, zwei bei Sharp, Brothers et Comp. in Mancheſter, zwei bei Stephenſon in New-Caſtle und eine bei Egells in Berlin beſtellt und in den Lieferungskontrakten die Zeit der Lieferung, die Art der Konſtruktion und der Preis beſtimmt.

Endlich iſt auch für das zum Betriebe auf der Bahn von Liegnitz bis Breslau erforderliche Perſonal bereits geſorgt. So viel als möglich ſind dabei ſolche Perſonen angeſtellt, die in den ihnen zu übertragenden Funktionen bereits auf anderen Bahnen Kenntniß und Erfahrung gewonnen haben. Da indeſſen ſolche ſchon eingeübte Eiſenbahnbeamte nicht in großer Zahl erlangt werden konnten, ſo wurden für diejenigen Poſten, welche eine gewiſſe Vorbildung und Uebung erfordern, ſonſt geeignete Perſonen mit der Aufgabe frühzeitig deſignirt, ſich einer gewiſſen Lehrzeit auf anderen, bereits im Betriebe ſtehenden Eiſenbahnen zu unterziehen.

Iſt nun alſo Alles vorbereitet, um ein Fünftheil der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn ſchon im Herbſte 1844 in Betrieb zu ſetzen und um den Bau aller übrigen Abtheilungen ſchon jetzt (Frühjahr 1844) kräftig in Angriff zu nehmen, ſo dürfte die Hoffnung nicht ungerechtfertigt erſcheinen, daß im Herbſt 1846 die ganze Bahn vollendet und der Benutzung geöffnet ſein werde. Ein Zuſtand des Unternehmens, der gewiß Zeugniß von der ungemeinen Thätigkeit aller leitenden Vorſtände und insbeſondere auch des Baudirektors Henz abgiebt, der an der Spitze der techniſchen Ausführung dieſes Werkes ſteht.

Begrüßen wir denn dieſe neue großartige induſtrielle Schöpfung unſeres Vaterlandes, die aus der Vereinigung der Regierungskräfte mit denen der einzelnen Staatsbürger hervorgegangen iſt, mit einem frohen Willkommen und wünſchen ihr auch ferneres ſtetes Gedeihen.

10. Sächſiſch-Schleſiſche Eiſenbahn, und zwar der integrirende Theil der Niederſchleſiſch-Märkiſchen.

a. Geſchichte der Bahn.

Bereits in früheren Jahren bildete ſich unter dem Namen „Schleſiſch-Sächſiſche“ in Breslau eine Geſellſchaft, deren Hauptzweck eine Verbindung

Breslau's mit Dresden war. Auch in Sachſen trat ein Verein unter der von der Sächſiſchen Regierung anerkannten Benennung „Oberlauſitzer Eiſenbahn-Komité" zuſammen, um für die Fortſetzung der Leipzig-Dresdener Bahn in öſtlicher Richtung über Bautzen, Löbau nach Görlitz zu wirken. Im Jahre 1841 traten zwiſchen beiden Geſellſchaften Verhandlungen ein, deren Reſultat es war, daß die Geſellſchaften der Schleſiſch-Sächſiſchen und der Oberlauſitzer Eiſenbahn ſich zur Anlegung einer von Breslau über Liegnitz, Bunzlau und Görlitz bis an die Sächſiſche Grenze, ſo wie weiter über Löbau und Bautzen nach Dresden führenden Bahn vereinigten. Im Juni deſſelben Jahres erließ die Breslauer Geſellſchaft einen Aufruf, worin ſie zur Theilnahme aufforderte, und worin ſie die Anſicht ausſprach, daß eine Eiſenbahn-Verbindung mit Leipzig über Dresden höchſt nothwendig und als das erſte Lebensprinzip einer nachhaltigen Schleſiſchen Induſtrie anzuſehen ſei. —

Sowohl Sächſiſcher als Preußiſcher Seits war die Anlage der Bahn vorläufig genehmigt und konnten deshalb auf beiden Seiten die Vorarbeiten begonnen werden. Die Anlagekoſten waren auf 8 Millionen Thaler berechnet, wovon 4½ auf Sachſen und 3½ auf Schleſien fielen.

In Breslau hoffte man ſchon, Anfang 1842 den Bau der Bahn beginnen zu können, bei der ungünſtigen Neigung der damaligen Zeit aber, kein Geld und Kapital den Eiſenbahnen zuzuwenden, wurde die Hoffnung leider nicht verwirklicht und verſchwand allmälig gänzlich. — Bei den verſchiedenen projektirten Bauten zur Verbindung Breslau's mit Berlin war auf eine Abzweigung nach Dresden mehr oder weniger immer gerechnet, indem namentlich Breslau dieſe Verbindung als die wichtigſte und rentabelſte anſah. Die Anfangs 1842 ſich gebildete Niederſchleſiſche Geſellſchaft übernahm es von allen Komités zuerſt, dieſen Bau zu gleicher Zeit mit dem Bahnbau von Breslau nach Berlin aus eigenen Mitteln auszuführen und vermehrte deshalb ihr Anſchlags-Kapital von 8 auf 12 Millionen Thaler. Es wurden die nöthigen Vorarbeiten ausgeführt, wobei die Stadt Görlitz, jedoch auf ihrem Grund und Boden, dieſelben auf eigene Koſten von beſonderen Beamten beſorgen ließ. — Bei dem Erlöſchen dieſer Geſellſchaft im Januar 1843 wurde es der ſich darauf bildenden „Niederſchleſiſch-Märkiſchen Geſellſchaft" anheimgeſtellt, eine Zweigbahn nach Görlitz anzulegen, indem es im §. 19 des Plans vom 7. Mai 1843, welcher der Bildung dieſer Aktien-Geſellſchaft zum Grunde lag, ausdrücklich heißt:

„Für den Fall, daß die Geſellſchaft, nach erfolgter Verſtändigung mit der Königl. Sächſiſchen Regierung, beſchließen ſollte, das Unternehmen auch auf die Herſtellung einer Anſchlußbahn nach der Sächſiſchen Grenze auszudehnen, wird derſelben für die Ausführung dieſer Bahn der Vorzug vor andern Unternehmern zugeſichert. Auch übernimmt die Geſellſchaft die Verpflichtung, wenn der Staat es verlangen ſollte, das Unternehmen auf die Ausführung dieſer Anſchlußbahn auszudehnen, dergeſtalt, daß ſolche alsdann einen integrirenden Theil des ganzen Unternehmens bildet."

Durch einen am 24. Juli 1843 in Berlin zwiſchen Preußen und Sachſen abgeſchloſſenen Staatsvertrag wurde Seitens der Preußiſchen Regierung

die Verpflichtung für die Niederſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft, das Unternehmen auf die Anſchlußbahn auszudehnen, bereits definitiv feſtgeſetzt, und handelte es ſich hierbei nicht mehr um das ihr zugeſicherte Vorzugsrecht vor anderen Geſellſchaften. — Der Inhalt dieſes Vertrages iſt im Weſentlichen folgender:

Artikel 1.

Die Königl. Preußiſche und die Königl. Sächſiſche Regierung verpflichten ſich gegenſeitig, für die Herſtellung einer Eiſenbahn-Verbindung zwiſchen Breslau und Dresden zum Anſchluſſe an die von Dresden nach Leipzig führende Bahn Sorge zu tragen, und zwar in der Art, daß einerſeits von der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft in Verbindung mit der von ihr zu erbauenden Eiſenbahn von Breslau nach Frankfurt a. d. O. eine Anſchlußbahn nach Görlitz angelegt, andererſeits der Bau einer Eiſenbahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach Görlitz, einſchließlich des innerhalb des Königl. Preußiſchen Gebiets gelegenen Theils derſelben, durch die im Königreich Sachſen zu errichtende Geſellſchaft ungetheilt als ein Ganzes zur Ausführung gebracht werden ſoll.

Artikel 2.

Die von den beiderſeitigen Geſellſchaften herzuſtellenden Eiſenbahnen ſollen bei Görlitz ſich unmittelbar an einander anſchließen, auch eines Theils mit der Breslau-Frankfurter-, andern Theils mit der Dresden-Leipziger Eiſenbahn in unmittelbare Verbindung gebracht werden, dergeſtalt, daß die Transportmittel der verſchiedenen Bahnen zwiſchen Breslau und Leipzig ohne Unterbrechung von der einen auf die andere übergehen können.

Zur Sicherung dieſes Zweckes werden die hohen kontrahirenden Regierungen darauf Bedacht nehmen, daß die Konſtruktion ſowohl der Bahnen ſelbſt, als der Transportmittel nach möglichſt übereinſtimmenden Grundſätzen und Verhältniſſen erfolge. Insbeſondere ſoll die Spurweite, in Uebereinſtimmung mit der in den beiderſeitigen Staatsgebieten bei den übrigen Eiſenbahnen angenommenen Spurweite, überall gleichmäßig 4 Fuß 8½ Zoll Engliſchen Maaßes im Lichten der Schienen betragen.

In Anſehung des Bahnhofes bei Görlitz iſt man übereingekommen, daß eine jede der beiden Geſellſchaften einen ſolchen für ihre Rechnung anzulegen habe, in ſofern man ſich nicht über die Anlegung eines gemeinſchaftlichen Bahnhofes verſtändigen ſollte.

Die hohen kontrahirenden Regierungen behalten ſich vor, über die Ausführung der in dieſem Artikel enthaltenen Beſtimmungen durch techniſche Kommiſſarien, deren Zuſammentritt erfolgen ſoll, ſobald der Stand der Vorarbeiten auf beiden Seiten dies geſtattet, die nähere Verabredung treffen zu laſſen.

Artikel 3.

Der Bau der im Artikel 1. gedachten Anſchlußbahn nach Görlitz, ſo wie der von Dresden dorthin führenden Bahn, ſoll von den beiderſeitigen Geſellſchaften längſtens innerhalb eines Zeitraums von vier Jahren, vom Abſchluſſe des gegenwärtigen Vertrages an gerechnet, zur Ausführung gebracht und thunlichſt ſo gefördert werden, daß der Betrieb gleichzeitig mit der Eröffnung der Eiſenbahn von Breslau nach Frankfurt a. d. O. beginnen könne.

Artikel 4.

Die hohen kontrahirenden Regierungen wollen nach näherer Verſtändigung unter einander dafür Sorge tragen, daß bei Feſtſtellung der Fahrpläne das Ineinandergreifen der Fahrten auf den verſchiedenen Bahnen zwiſchen Breslau und Leipzig geſichert und die Fahrten jedenfalls ſo eingerichtet werden, daß von Breslau bis Leipzig und

in entgegengeſetzter Richtung von Leipzig bis Breslau täglich wenigſtens einmal eine zuſammenhängende Beförderung ohne Aufenthalt auf den Stationen, ſoweit ſolcher nicht durch die Natur des Betriebes bedingt wird, Statt finde.

Artikel 5.

Es wird beiderſeits darauf Bedacht genommen werden, bei dem zu erlaſſenden Bahn-Polizei-Reglement von möglichſt übereinſtimmenden Grundſätzen auszugehen, auch auf Gleichmäßigkeit in den innern Betriebs-Einrichtungen thunlichſt hinzuwirken.

Artikel 6.

In Anſehung der Fahrpreiſe werden die hohen kontrahirenden Regierungen zu vermitteln ſuchen, daß dieſelben für die Anſchlußbahn nach Görlitz und für die von Dresden dorthin führende Bahn gleichmäßig beſtimmt und mit dem für die Niederſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn feſtzuſtellenden Tarife thunlichſt in Einklang gebracht werden, inſoweit nicht durch die Verſchiedenheit der Betriebs-Verhältniſſe ein Anderes bedingt wird. In keinem Falle ſollen dieſelben auf einen höhern Reinertrag als 10 Prozent des Anlage-Kapitals berechnet werden.

Artikel 7.

Zwiſchen den beiderſeitigen Unterthanen ſoll ſowohl hinſichtlich der Beförderungspreiſe, als der Zeit der Abfertigung kein Unterſchied gemacht werden, namentlich ſollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rückſichtlich der Beförderungspreiſe ungünſtiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden und darin verbleibenden.

Artikel 8.

Die Königl. Preußiſche und die Königl. Sächſiſche Regierung verpflichten ſich, Fürſorge zu treffen und die beiderſeitigen Eiſenbahn-Geſellſchaften dazu anzuhalten, daß, wenn in Folge etwaiger Bundesbeſchlüſſe oder anderer außerordentlicher Umſtände größere Truppenbewegungen in der Richtung der im Art. 1. genannten Eiſenbahnen Statt finden ſollten, für dieſe, und für Sendungen von Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfniſſen, ſo wie für Militär-Effekten jeglicher Art, inſoweit ſolche Sendungen zur Beförderung auf Eiſenbahnen überhaupt geeignet ſind, nöthigen Falles auch außerordentliche Fahrten eingerichtet und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umſtänden bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, ſondern die ſonſt noch vorhandenen Transportmittel der Geſellſchaft benutzt werden.

Den Militärverwaltungen der kontrahirenden Staaten wird gegenſeitig die Befugniß vorbehalten, ſich zu dergleichen Transporten nöthigen Falles auch eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen. In ſolchen Fällen wird an die Eiſenbahn-Geſellſchaften nur ein mäßiges Bahngeld entrichtet. Findet daneben noch die Benutzung der Transportmittel der Geſellſchaft Statt, ſo wird ſolche nach billig mäßigen Sätzen beſonders vergütet.

Rückſichtlich der Beförderungspreiſe für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfniſſe, ſo wie für Militär-Effekten jeglicher Art ſoll in den obengedachten Fällen kein Unterſchied zwiſchen den beiderſeitigen Regierungen gemacht und von keiner derſelben ein höherer Preis gefordert werden als derjenige, welchen die betreffende Regierung für ihre eigenen Transporte der gedachten Art an die Unternehmer der in ihrem Gebiete gelegenen Bahnſtrecke zu entrichten haben würde. — Die hohen kontrahirenden Regierungen ſind übrigens gegenſeitig darüber einverſtanden, daß einer jeden auf der Eiſenbahn von Breslau über Dresden nach Leipzig und Magdeburg, ſo wie in entgegengeſetzter Richtung durch das Gebiet des andern Theils zu

bewirkenden Truppenſendung die herkömmliche Anzeige und Vernehmung mit der betheiligten Regierung binnen angemeſſener Friſt vorausgehen müſſe.

Artikel 9.

In Betreff der Poſtverhältniſſe iſt man übereingekommen, daß den Königl. Preußiſchen Poſtſendungen jeglicher Art, ſie mögen in Briefen, Geldern oder Packeten beſtehen, welche mit Benutzung der Eiſenbahn zwiſchen Dresden und Görlitz, von Görlitz ab oder nach Görlitz durch das Königl. Sächſiſche Gebiet gehen können, der ungehinderte Tranſit durch das Königreich Sachſen ſowohl nach und aus Preußiſchen Provinzen als auch nach und aus andern Staaten gegen Entrichtung angemeſſener Tranſitvergütungen an die Königl. Sächſiſche Poſtkaſſe ſo lange gewährt werde, als der Poſtbetrieb auf der in Rede ſtehenden Eiſenbahn Statt findet. Ueber die Höhe dieſer an die Königl. Sächſiſche Poſtkaſſe zu entrichtenden Tranſitvergütungen an die Königl. Sächſiſche Poſtkaſſe, ſo wie über die Veränderungen, welche nach Eröffnung der Eiſenbahn von Dresden nach Görlitz in Beziehung auf die gegenſeitigen Poſt-Einrichtungen ſich als nothwendig darſtellen, iſt unter dem heutigen Tage zwiſchen den Poſt-Verwaltungen beider Staaten eine beſondere Uebereinkunft getroffen worden, welche als ein integrirender Theil des gegenwärtigen Vertrages zu betrachten iſt.

Artikel 10.

Rückſichtlich der nach Artikel 1. von der Sächſiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft auszuführenden Strecke innerhalb des Königl. Preußiſchen Gebiets von der Landesgrenze ab bis Görlitz ſollen die Beſtimmungen des Königl. Preußiſchen Geſetzes über die Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 zur Anwendung kommen, in ſofern nicht der Umſtand, daß dieſe Bahnſtrecke mit dem im Königl. Sächſiſchen Gebiete gelegenen Haupttheile der nach Dresden führenden Eiſenbahn ein Ganzes ausmacht, und nur im Zuſammenhange damit zu benutzen iſt, zu Abweichungen davon Anlaß giebt. Demzufolge iſt man übereingekommen, daß die Beſtimmungen in den §§. 1. 2. 3. 6. 21. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 37. 38. 39. 40. 41. 47 und 48. des in Bezug genommenen Geſetzes vom 3. November 1838 rückſichtlich der mehrerwähnten, im Preußiſchen Gebiete gelegenen Bahnſtrecke außer Anwendung bleiben.

Wegen der ſonſt nöthigen Abweichungen hat man ſich dagegen über folgende Punkte vereiniget.

Artikel 11 zu §. 4 des Geſetzes.

So wie die Vorarbeiten für den innerhalb des Königl. Sächſiſchen Gebiets gelegenen Theil der im Artikel 1 bezeichneten Eiſenbahn unter Leitung der Königl. Sächſiſchen Regierung ausgeführt worden, ſo wird Dieſelbe auch die Vorarbeiten für die Strecke innerhalb des Königl. Preußiſchen Gebiets von der Landesgrenze ab bis Görlitz unter Ihrer Leitung bewirken laſſen, wobei von den Königl. Preußiſchen Behörden die für deren ungeſtörten Fortgang nöthige Unterſtützung gewährt werden ſoll. Die Bahnlinie und der Bauplan werden demnächſt im gegenſeitigen Einverſtändniſſe der hohen kontrahirenden Regierungen feſtgeſtellt werden. In Anſehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einſchließlich der Dampfwagen, iſt man darüber einverſtanden, daß die von der Königl. Sächſiſchen Regierung zu veranlaſſende Prüfung genüge und eine Genehmigung Seitens der Königl. Preußiſchen Regierung nicht erforderlich ſei.

Artikel 12 zu §. 23 des Geſetzes.

Wegen der zur Sicherung des Betriebes Königl. Preußiſcher Seits zu erlaſſenden polizeilichen Vorſchriften ſoll weitere Vereinbarung getroffen und dabei das Bahn-

Polizei-Reglement für den dem Königreiche Sachſen angehörigen Theil der Bahn thunlichſt zum Grunde gelegt werden.

Artikel 13 zu §. 36 des Geſetzes.

Mit Rückſicht auf die im Artikel 1 getroffene Verabredung, wonach der Bau der Eiſenbahn von Dresden bis Görlitz, einſchließlich der innerhalb des Königl. Preußiſchen Gebiets gelegenen Strecke von der Landesgrenze ab bis Görlitz, von der Sächſiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft auszuführen iſt, leiſtet die Königl. Preußiſche Poſt-Verwaltung zu Gunſten der Königl. Sächſiſchen Poſt-Verwaltung für die ebengedachte Bahnſtrecke auf die Ausübung aller derjenigen Vorrechte und Befugniſſe Verzicht, welche derſelben den Preußiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaften gegenüber geſetzlich zuſtehen, dergeſtalt, daß es der Königl. Sächſiſchen Regierung überlaſſen bleibt, das Verhältniß der dortigen Poſt-Anſtalt zu der Eiſenbahn-Geſellſchaft hinſichtlich jener Bahnſtrecke nach eigenem Gutdünken zu ordnen.

Artikel 14 zu §. 42 des Geſetzes.

Die Königl. Preußiſche Regierung behält ſich das Recht vor, die in Rede ſtehende, innerhalb Ihres Gebiets gelegene Bahnſtrecke, nebſt allem zu der Bahn ſelbſt zu rechnenden Zubehör, nach Verlauf von dreißig Jahren nach Eröffnung der Bahn, in Folge einer mindeſtens zwei Jahre vorher zu machenden Ankündigung, jeder Zeit gegen Erſtattung des Anlage-Kapitals zu erwerben, in welchem Falle, Behufs der Sicherung eines ferneren zuſammenhängenden Betriebes der Bahn zwiſchen Dresden und Görlitz, beſondere Verabredungen getroffen werden ſollen.

Inſofern jedoch zur Zeit der Erwerbung der Zuſtand der Bahn gegen die urſprüngliche Anlage ſich weſentlich verſchlechtert haben ſollte, ſo ſoll von dem urſprünglichen Anlage-Kapital, nach einem durch Sachverſtändige zu beſtimmenden Prozentſatze, ein dem dermaligen Zuſtande entſprechender Abzug gemacht werden.

Artikel 15 zu §. 45 des Geſetzes.

Für den Fall, daß von Seiten der Königl. Preußiſchen Regierung der Anſchluß von Seitenbahnen für angemeſſen erachtet würde, wird die Königl. Sächſiſche Regierung der dortigen Eiſenbahn-Geſellſchaft die Verpflichtung auferlegen, ſolchen nicht nur geſchehen zu laſſen, ſondern auch die auf dieſen Seitenbahnen gangbaren Bahnwagen am Anſchlußpunkte zur Weiterbeförderung zu übernehmen und dahin zurückzuführen.

Artikel 16 zu §. 49 des Geſetzes.

Sollte die Königl. Preußiſche Regierung ſich beſtimmt finden, die in dem mehrerwähnten Geſetze vom 3. November 1838 enthaltenen Beſtimmungen durch neue Anordnungen zu ergänzen oder abzuändern und nach Umſtänden denſelben ganz neue Beſtimmungen hinzuzufügen, ſo behalten beide Regierungen ſich vor, ſich darüber näher zu vereinigen, in wie weit dergleichen Abänderungen und Ergänzungen oder auch neue Beſtimmungen auf die in Rede ſtehende Bahnſtrecke zur Anwendung zu bringen ſein werden.

Artikel 17.

Die Landeshoheit bleibt in Anſehung der in Rede ſtehenden Bahnſtrecke, ſo weit ſie das Königl. Preußiſche Gebiet berührt, der Krone Preußen ausſchließlich vorbehalten. Da demgemäß den Königl. Preußiſchen Behörden die Kompetenz zur Unterſuchung und Beſtrafung aller innerhalb des Königl. Preußiſchen Gebiets vorkommenden, die Bahnanlage oder den Transport auf derſelben betreffenden Polizei- und Kriminalvergehen zuſteht, ſo wird von der Königl. Sächſiſchen Regierung die Vollſtreckung der Straferkenntniſſe nach Maaßgabe der unterm $\frac{\text{14. Oktober}}{\text{29. November}}$ 1839 abgeſchloſſenen Konvention zugeſichert.

Die Königl. Sächſiſche Regierung erklärt ſich damit einverſtanden, daß die dortige Eiſenbahn-Geſellſchaft wegen aller Entſchädigungsanſprüche, die aus Anlaß der Eiſenbahn-Anlage auf Preußiſchem Gebiete oder des Betriebes derſelben gegen ſie erhoben werden möchten, ſich der Königl. Preußiſchen Gerichtsbarkeit und den Königl. Preußiſchen Geſetzen zu unterwerfen habe.

Artikel 18.

Für den Fall, daß die Königl. Sächſiſche Regierung veranlaßt ſein ſollte, das Eigenthum der Eiſenbahn von Dresden nach Görlitz früher oder ſpäter ſelbſt zu erwerben und den Betrieb auf ſelbiger für eigene Rechnung zu übernehmen, wird alsdann über die mit Rückſicht auf dieſes veränderte Verhältniß ſich als nothwendig oder wünſchenswerth ergebende Modifikation der in den Artikeln 10 bis 17 enthaltenen Verabredungen eine weitere Verſtändigung zwiſchen den hohen kontrahirenden Regierungen Statt finden.

Die Auswechſelung der über den vorſtehenden Vertrag ausgefertigten Ratifikations-Urkunden geſchah am 30. September 1843.

In der am 27. November 1843 erfolgten Konzeſſions- und Beſtätigungs-Urkunde für die Niederſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn wurde die Anlage einer Anſchlußbahn nach Görlitz Behufs einer Eiſenbahn-Verbindung zwiſchen Breslau und Dresden in das Unternehmen miteinbegriffen und mit Rückſicht auf den unterm 24. Juli d. J. mit der Sächſiſchen Regierung abgeſchloſſenen Vertrag die landesherrliche Genehmigung ertheilt. In den genehmigten Statuten der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft heißt es in Bezug auf dieſe Anſchlußbahn ausdrücklich:

§. 2.

„Für den Fall, daß die mit der Königl. Sächſiſchen Regierung eingeleiteten Unterhandlungen wegen Herſtellung einer Anſchlußbahn nach der Sächſiſchen Grenze, zur Verbindung der Stadt Breslau mit Dresden, zu einem Reſultate führen, ſoll dieſe Anſchlußbahn ein integrirender Theil des ganzen Unternehmens werden, und finden auf dieſelbe alle Beſtimmungen dieſes Statutes (der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft) Anwendung.

§. 8.

Tritt dieſer erwähnte Fall ein, ſo wird das zur Herſtellung dieſer Anſchlußbahn und zur Beſtreitung der übrigen Ausgaben erforderliche Kapital auf den Betrag von zwei Millionen Thaler Preußiſch Kourant feſtgeſetzt und durch Aktien zu 100 Thlr. aufgebracht. Von dieſem Kapitale übernimmt der Staat den ſiebenten Theil an Aktien, welche mit den übrigen gleiche Rechte haben; für den im Wege der Aktienzeichnung durch Privatperſonen aufzubringenden Betrag verbleibt denjenigen der Vorzug, die zur Zeit der Eröffnung dieſer Aktienzeichnung Aktionäre der Geſellſchaft ſind.

Die definitive Feſtſtellung des benöthigten Kapitals erfolgt durch die Geſellſchaftsvorſtände unter Zuziehung des Königl. Finanz-Miniſteriums mit Ablauf des erſten vollen Betriebsjahres. Sollte daſſelbe ſich nicht auf den angenommenen Betrag belaufen, oder ſollte ſich ein Mehrbedarf herausſtellen, ſo kommt daſſelbe Verfahren in Anwendung, wie das bei der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn erwähnte."

Alle ſonſtigen Beſtimmungen dieſes Statuts finden, wie auch der angeführte §. 2 angiebt, auf dieſe Eiſenbahn Anwendung. —

Bis jetzt iſt der Bau der Bahn noch nicht begonnen, da eine Feſtſtellung der Bahnlinie von Liegnitz weſtwärts längere Zeit fehlte. In der neueſten Zeit iſt aber entſchieden, daß die Linie von Liegnitz aus ganz nahe rechts bei Bunzlau vorbeigehen, etwas nach Norden biegend, in dem Görlitzſchen Haidedorfe Kohlfurt ſich theilen und von dort der linke Arm ſüdlich nach Görlitz abgehen ſoll.

Die Vorarbeiten ſind auf dieſer Linie in der Hauptſache ſämmtlich ſo weit gediehen, daß die auf dem Felde zu verrichtenden Arbeiten durchgängig beendigt, die Meſſungen aufgetragen, die Nivellementsprojekte vollendet und die Pläne zur Feſtſtellung der Spezialprojekte und Veranſchlagungen größtentheils fertig ſind. Der baldige Angriff des Baues ſteht um ſo mehr zu erwarten, als auch Sächſiſcher Seits dazu bereits die nöthigen Anſtalten getroffen werden.

Die nöthigen Einleitungen zur Bewerkſtelligung der Grund-Erwerbungen ſind geſchehen, und wegen der Beſchaffung der erforderlichen Geldmittel zum Bau wurde nachſtehende Bekanntmachung von der Direktion der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft unterm 20. April 1844 erlaſſen:

„Nachdem der im §. 2 der Statuten unſerer Geſellſchaft vorgeſehene Fall eingetreten iſt, und demnach unſer Unternehmen auf die Herſtellung einer Anſchlußbahn nach der Sächſiſchen Grenze zur Verbindung der Stadt Breslau mit Dresden ſich ausdehnt, ſo eröffnen wir hierdurch den Aktionären unſerer Geſellſchaft, in der Zeit vom 5. bis 20. Mai c. inkl. die Zeichnung des zu dem gedachten Zweck aufzubringenden Aktien-Kapitals, jedoch nur bis zum Betrage von 1,712500 Thlr., da die zur Erfüllung des im §. 8 der Statuten für den gedachten Fall feſtgeſetzten Kapitals von 2,000000 Thlr. außerdem noch erforderlichen 287500 Thlr., gemäß §. 6 der Statuten, vom Staat übernommen werden. Diejenigen Aktionäre, welche von dem Recht zur vorzugsweiſen Zeichnung der in Rede ſtehenden Aktien Gebrauch machen wollen, fordern wir auf, innerhalb der gedachten Friſt

1. ihre Quittungsbogen im Büreau der Geſellſchaft zu Berlin zu präſentiren;
2. ein Verzeichniß derſelben nebſt Duplikat einzureichen und unter dem Hauptexemplar Folgendes zu vermerken:

   „für das Niederſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn-Unternehmen zeichne ich .... Thaler Aktien unter den Bedingungen der Statuten vom 26. Auguſt 1843"

   auch dieſen Vermerk eigenhändig zu unterſchreiben, bei etwaigen Zeichnungen im fremden Namen aber die Vollmacht des Kommittenten im Original beizufügen, und endlich
3. gleichzeitig mit Abgabe der Zeichnung 20 Prozent des gezeichneten Aktien-Betrages zur Geſellſchafts-Kaſſe einzuzahlen.

Die produzirten Quittungsbogen werden mit den Worten:

„produzirt bei der Aktien-Zeichnung im Mai 1844"

roth abgeſtempelt und nebſt dem zweiten Exemplar der sub 2 gedachten Spezifikation, auf welcher über die Zahlung der sub 3 quittirt wird, ſofort zurückgegeben.

Sollte mehr als die aufzubringende Summe gezeichnet werden, ſo erfolgt die Reduktion pro rata derjenigen Aktienbeträge, als deren Inhaber ſich die Zeichner auf die sub 1 angegebene Art ausgewieſen haben. Es werden daher, in ſofern alle Aktionäre von dem Recht der vorzugsweiſen Zeichnung Gebrauch machen, auf je 400 Thlr. der bereits vorhandenen 100 Thlr. neue Aktien fallen. Wegen Ausgabe der Quittungsbogen für die neuen Aktien, die gegen Rückgabe der Interims-Quittungen über die geſchehene Einzahlung der sub 3 eingeforderten 20 Prozent erfolgt, wird nach geſchehener Aktien-Zeichnung weitere Bekanntmachung ergehen.

Aktien-Zeichnungen, die den vorſtehend aufgeſtellten Bedingungen nicht entſprechen oder nicht innerhalb der feſtgeſetzten Friſt bei uns eingehen, werden nicht berückſichtigt.

Schließlich bemerken wir zur Erledigung mehrerer an uns ergangener Anfragen, daß nur diejenigen Anzahlungen ſtatutenmäßig vom 20. Mai c. ab mit vier Prozent verzinſt werden, welche auf den bei der Repartition der zu zeichnenden Aktien für den betreffenden Zeichner ſich ergebenden Aktien-Betrag fallen. Etwaige Mehrzahlungen werden nach geſchehener Repartition in einer von uns durch die öffentlichen Blätter zu beſtimmenden Friſt ohne Zinſen zurückgezahlt."

b. Richtung und Länge der Bahn,
c. Steigungs- und
d. Krümmungs-Verhältniſſe.

Die Bahn verläßt bei Kohlfurt die von Breslau nach Frankfurt führende Eiſenbahn und geht über Penzig und Hennersdorf nach Görlitz zum Anſchluß an die Sächſiſch-Schleſiſche.

Die Länge dieſer Strecke beträgt 3,82 Meilen; hiervon liegen:

	2,2	Meilen	im Steigen,
	1,32	"	" Fallen,
	0,30	"	horizontal,
zuſammen .	3,82	Meilen.	
	2,7	"	bilden gerade Linien,
	1,12	"	dagegen Bogen.

Die größte Steigung iſt 1:200, der kleinſte Krümmungshalbmeſſer 300 Ruthen.

e. Anlage-Kapital.

Nach den Statuten beträgt daſſelbe für dieſe 3,82 Meilen lange Linie zwei Millionen Thlr., weshalb durchſchnittlich pro Meile etwa 523600 Thlr. kommen.

f. Bahnbau, bedeutende Bauwerke.

Das im Allgemeinen bei der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn Ge-

ſagte gilt auch hier, indem, wie dort ſchon erwähnt, dieſe Strecke die ſechste Bauabtheilung derſelben bildet.

Bei den Nivellementsarbeiten hat ſich ergeben, daß die Terrainverhältniſſe hier gerade am ungünſtigſten ſind; denn ungeachtet von vorn herein nur das Steigungsverhältniß von 1:200 dem Plane zum Grunde gelegt iſt, ſo hat ſich doch die Nothwendigkeit bedeutender Planirungsarbeiten herausgeſtellt, und zwar in dem Maaße, daß ſchon in der Görlitzer Haide Wegedurchführungen unter der Bahn und gegen 20 Fuß tiefe Einſchnitte vorkommen.

Das wichtigſte Bauwerk dieſer Abtheilung, ſo wie zugleich der ganzen Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn iſt indeſſen der Neiße-Viadukt, zu deſſen Ausführung daher ſchon jetzt die nöthigen Einleitungen getroffen ſind, namentlich um zu der erforderlichen 1300 Fuß langen und 126 Fuß über dem Waſſerſpiegel der Neiße hohen Bogenſtellung die außerordentlich große Maſſe von Granit herbeizuſchaffen.

11. Niederſchleſiſche Zweigbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Die Entſtehung dieſes Unternehmens iſt aus dem Projekte der ehemaligen „Niederſchleſiſchen Eiſenbahn" hervorgegangen, indem es damals die Abſicht war, dieſer Bahn die Richtung über Sagan, Sprottau und Glogau zu geben. Hiervon wurde jedoch bei der Konzeſſionirung der jetzigen „Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn" gänzlich abgewichen, ſo daß den drei genannten Städten, die ihren Wunſch, innerhalb des deutſchen Eiſenbahnnetzes zu liegen, nicht aufgeben mochten, zur Erfüllung deſſelben nichts Anderes übrig blieb, als ſich zur Begründung einer Zweigbahn zu vereinigen.

Das zu dieſem Zwecke aus den betheiligten Städten ſich in Glogau gebildete Komité erließ im Oktober 1843 eine Einladung zur Theilnahme bei dem Unternehmen einer „Niederſchleſiſchen Zweigbahn", in welcher es die näheren Verhältniſſe erläuterte. In der Einleitung dieſer Schrift heißt es unter Anderem:

„Die Ausführung der Zweigbahn von Glogau über Quaritz, Sprottau und Sagan zum Anſchluß an die Niederſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn, war der Natur der Sache nach von dem Zuſtandekommen dieſer Hauptbahnlinie bedingt. Jetzt, wo die Ausführung dieſes Werkes, das die Provinz Schleſien mit der Hauptſtadt und mit Dresden und Leipzig verbinden wird, in einer Richtung vorgeht, welche, geboten durch gewichtige Rückſichten, Niederſchleſien nördlich von Liegnitz außer Berührung läßt und hier alle Schlagadern des Verkehrs zu unterbinden droht, wird es zur Lebensfrage für die bezeichneten Landestheile, auch für ſich die Vortheile der erleichternden Fortſchaffungslinien zu gewinnen, und nicht hinter Städten und Gegenden zurückzubleiben, die, begünſtigt durch Lage und Mittel, ſich ſolches Vorzuges zu erfreuen haben.

Durchdrungen von dieſer Ueberzeugung und von der geſchichtlichen Wahrheit, daß nur in der Vereinigung die Kraft zu höherem erfolgreichen Wirken

gefunden wird, haben die Städte der oben bezeichneten Linie ſich eng und mit dem feſten Entſchluſſe verbunden, ſelbſt mit Einſetzung aller ihnen zu Gebote ſtehenden Mittel, mit Anſchluß an die oben genannte Linie ſich durch eine Eiſenbahn zu verbinden, und damit Schutz gegen den drohenden Ruin ihres Handels und Wohlſtandes, ſo wie die Anerkennung der bezeichneten Landestheile zu erlangen, als deren Repräſentanten im Gebiete der Kultur-Entwickelung und der vorſchreitenden lohnenden Induſtrie ſie zu betrachten ſich berechtigt glauben.

Die Weisheit unſerer Landesbehörde hat die Gediegenheit und Nothwendigkeit dieſer Beſtrebungen anerkannt, und das Wort des Herrn Finanz-Miniſters bürgt dafür, daß nach Erfüllung der nothwendigen Vorbedingungen die Bewilligung des Staates einem Unternehmen nicht fehlen wird, für das in den genannten Kreiſen ſchon mannigfache und ſchwere Opfer gebracht worden ſind, und deſſen Verwirklichung ohne den bitterſten Nachtheil für das materielle Wohl derſelben nicht länger anſtehen darf.

Es ſoll alſo eine Eiſenbahnlinie vom linken Oderufer bei Glogau mit Bezugnahme auf die Verbindung der Punkte Quaritz, Sprottau, Sagan zum Anſchluß an die Hauptbahn in der Nähe letzterer Stadt erbaut werden, und die Städte

Glogau, Sprottau und Sagan,

nicht zufrieden, durch mannigfache Bemühungen das Unternehmen bis zu dem gegenwärtigen erfolgverſprechenden Standpunkte geführt zu haben, verpflichten ſich, vorbehaltlich weiterer, noch näher zu beſtimmenden Garantieen, zur ſicheren Erreichung des vorgeſetzten Ziels: ſämmtlichen ihnen angehörigen, zu dem Bahnbau und Zubehör erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich, und die ihnen zu Gebote ſtehenden Baumaterialien theils eben ſo, theils unter erleichternden Bedingungen herzugeben.

Das beabſichtigte Unternehmen tritt durch die gebotenen in Ausſicht geſtellten Vortheile auf gleiche Höhe mit den durch Staatsmittel gewährleiſteten Unternehmungen, und erhält ſich dabei — wir legen Werth darauf — die freie Bewegung, ſo wie die ſelbſtſtändige Leitung ſolcher Männer, die mit dem Unternehmen durch Heimath, Ortsſinn und perſönliche Theilnahme feſt verbunden ſind.

Daſſelbe wird durch ſeine Richtung die Oder und deren Ufergegenden in der oben bezeichneten Ausdehnung mit der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn eng verknüpfen und durch die Fortſetzung und Verzweigung derſelben der Donau, Böhmen, Süd- und Mitteldeutſchland, dem Rheine, der Nord- und Oſtſee die Hand reichen. Es wird das gewerb- und produktenreiche Becken der Oder um Glogau, die fruchtbare Niederung der Bartſch, den ganzen wohlbevölkerten und ertragreichen ſüdweſtlichen Theil des Großherzogthums Poſen mit den immer bedürftigen Gebirgen Böhmens, Schleſiens und Sachſens, ſo wie mit den Débouchépunkten alles überſeeiſchen Handels, mit Hamburg und Stettin, mit den Hauptmärkten der deutſchen Induſtrie, mit Frankfurt und Leipzig, in die unmittelbarſte Beziehung bringen.

Die Bahn wird aber auch außer dieſen allgemeinen, weit anknüpfenden

Verbindungen, wenn wir nur die Anwohner in Betracht ziehen und einen Abſtand von der Bahnlinie unterſcheiden, der

a. für den Transport von Perſonen, ſchwere ſo wie leichte Fracht,

b. für Perſonen und leichte Fracht allein,

noch Vortheil von dem Unternehmen zieht, nach einer angeſtellten Berechnung folgende höchſt günſtige Reſultate ergeben:

Für a. ein Bahngebiet von 40 □Meilen mit 150000 Bewohnern auf 2 Meilen Abſtand von der Bahnlinie, worunter ein Drittel zur Bevölkerung von mindeſtens 60000 Einwohnern zu rechnen iſt.

Die beiden Bahngebiete umfaſſen, die Angaben der vorletzten Volkszählung zum Grunde gelegt, eine Bevölkerung von über einer halben Million, die dann am linken Oderufer durch eine Bahnlinie verbunden, und auf dem rechten Ufer derſelben, außer der jedenfalls in Ausſicht ſtehenden Bahnverbindung mit Poſen, mittelſt des ſich immer erweiternden Netzes der Kunſtſtraßen von Poſen, Liſſa, Goſtin, Rawicz, Frauſtadt und Guhrau mit der Bahn in der nächſten und in ſofern vortheilhafteſten Beziehung ſteht, als es keinem Zweifel unterliegt, wie das ganze rechte Ufer der Oder, in dem oben bezeichneten Umfange, den Abſatz ſeiner Produkte und den Bezug ſeiner Waarenbedürfniſſe und der des benachbarten Königreichs Polen über Glogau in der Richtung der neuen Bahnlinie vermittelt.

Glogau war ſeit den älteſten Zeiten zwiſchen Breslau und Frankfurt der einzige Oderübergang, wo Deutſchland und Polen in den nächſten und unmittelbarſten Wechſelverkehr traten; dieſe Beziehungen haben nie aufgehört und werden, begünſtigt durch die Vortheile, welche der Eiſenbahnverkehr bietet, ihr altes in der Geſtalt des Bodens und durch Abgrenzung der Bevölkerung begründetes Recht behaupten. Sie werden ſelbſt den höhern, politiſchen und militäriſchen Zwecken des Staats auf eine Weiſe entgegenkommen, die keine andere Linie, kein anderer Oderübergang in dieſem Umfange und mit dieſen Vortheilen darbieten kann. —

Die Dichtigkeit der Bevölkerung des Bahngebiets wechſelt zwiſchen 2800 und 3700 Einwohnern auf die □Meile, was die mittlere Bevölkerung der preußiſchen Monarchie weit überſteigt. Die Lebendigkeit des Verkehrs, Wohlhabenheit und Entwickelung der Induſtrie ſind dieſer Volksdichtigkeit entſprechend, und wir überlaſſen mit großer Zuverſicht dem ſich betheiligenden Publikum das Ermeſſen und die Würdigung des finanziellen Werthes einer Bahnlinie, welche, wie die

Niederſchleſiſche Zweigbahn,

beſtimmt iſt, Bedarf und Produktion, Anſprüche und Befriedigung ſo maſſenhafter Verhältniſſe ins Gleichgewicht zu bringen."

Der Einladung zur Theilnahme waren zugleich die Bedingungen hierzu beigefügt; aus dieſen erſieht man, daß zur Herſtellung der von Glogau über Sprottau und Sagan zum Anſchluſſe an die Niederſchleſiſch-Märkiſche Hauptbahn führenden Niederſchleſiſchen Zweigbahn ein Kapital von 1,350000 Thaler aufgebracht und bis zum Tage der Eröffnung der ganzen Bahn mit vier Prozent verzinſt werden ſollte. Von dieſem Kapitale bedungen ſich die

Städte Glogau, Sprottau und Sagan 650000 Thlr., während 700000 Thlr. dem freien Verkehr anheimgegeben blieben. Das ganze Anlage-Kapital vertheilte ſich unter 13500 Aktien, auf deren jede ein Geſammteinſchuß von höchſtens 100 Thlr. angefordert werden konnte. Fünf Prozent mußten ſogleich für jede Aktie eingezahlt werden.

Das Unternehmen fand eine ſo günſtige Aufnahme, daß in kurzer Zeit die erforderlichen Geldmittel gezeichnet waren, und da es die landesherrliche Konzeſſion und Beſtätigung erhalten hatte, ſo konnte am 4. März 1844 die erſte General-Verſammlung gehalten werden, an welcher jedoch nur die urſprünglichen Zeichner Theil nehmen durften. Es wurden die Statuten berathen, die Direktion gewählt und derſelben ein Ausſchuß an die Seite geſtellt, welcher ſämmtlichen drei Städten gleichmäßig angehörte.

Die zweite Einzahlung mit 10 Prozent auf jede gezeichnete Aktie erfolgte unterm 15. April 1844; weshalb ein baldiger Angriff des Unternehmens zu erwarten ſteht, und da der Bau der Bahn in zwei Jahren vollendet ſein ſoll, ſo dürfte 1846 die Eröffnung derſelben zu erwarten ſein.

b. Richtung und Länge der Bahn;
c. Steigungs- und
d. Krümmungs-Verhältniſſe.

Der Bahnzug wird von Glogau, in der Nähe des Preußiſchen Thores, zwiſchen der Broſtauer und Quaritzer Straße — der Bahnhof ſteht auf ſtädtiſchem Grunde — ausgehen und in gerader Linie parallel der Oder, das Dorf Beichau wenig rechts laſſend, nach den unterſten Häuſern von Herrndorf ſeine Richtung nehmen. Von dieſem Punkte aus führt die Bahn mit Ueberſchreitung des Mittelbaches unter einem ganz ſtumpfen Winkel und anſteigend den Dörfern Schlatzmann und Samitz wenig nördlich, Groß-Kauer und Mangelwitz eben ſo ſüdlich vorbei, zwiſchen den Dörfern Dalkau und Guſtau hindurch und erreicht, den Dalkauer Belvedere-Berg wenig nördlich laſſend, in einer Bergſchlucht des Dalkauer Parkes die Berlin-Breslauer Chauſſee, in gleicher Höhe zwiſchen Kalten-Briesnitz und Meſchkau.

Mit dieſem Punkte iſt der Scheidungsrücken zwiſchen dem Thalbecken der Oder und der Niederung des Sprottebruchs in der günſtigſten Senkung überſchritten, und die Bahnlinie geht von hier, fallend in ſüdweſtlicher Richtung, dem Dorfe Neu-Gabel vorbei, und unter einem ſtumpfen Winkel ſich weſtlich wendend, zwiſchen dieſem Dorfe und dem Haidevorwerk — Gabelſchenke — durch, um entweder ſüdlich oder nördlich von Lang-Waltersdorf das Weſtende dieſes Dorfes zu erreichen.

Beide Richtungen ſind ohne techniſche Schwierigkeiten, und es kann nur von finanziellen Gründen, die ſich bei den Terrain-Erwerbungen ergeben werden, bedingt ſein, welche zu wählen ſein wird.

Weſtlich von Lang-Waltersdorf bleibt die Bahn dem Dorfe Nieder-Zauche nördlich und überſchreitet anſteigend den Zauche-Graben in der Richtung des ſüdlichen Endes von Ober-Ebersdorf, die Hügelgruppe, die Berge genannt, ſüdlich laſſend. Von dieſem Dorfe führt der Bahnzug in faſt gerader

Richtung, Kolonie Wichelsdorf ſüdlich und Sprottiſchdorf nördlich vorbei, nach dem Thalrande der Sprotte, wo nördlich über der Stadt Sprottau der Bahnhof auf ſtädtiſchem Terrain ſeinen Platz findet.

Die Fortſetzung der Linie von hier nach Sagan überſchreitet in gerader Linie, auf dem Plateau fortlaufend, in gleicher Höhe die Straße nach dieſer Stadt, zwiſchen Ober-Eulau und Kunzendorf, durchſchneidet dann auf einer günſtigen, nur zwei unbedeutenden Wohnungen nahe kommenden, Stelle Girbirgsdorf und gleichzeitig den nicht unbedeutenden Einſchnitt des Kunzendorfer Waſſers mittelſt eines Viadukts, wozu ſich ſehr vortheilhaft auf dieſem Punkte die geringſte Breite des Thals und feſte Ufer darbieten.

Der weitere Zug berührt den oberen der jetzt trocken gelegten Buchwalder Teiche und durchſchneidet dann das gleichnamige Dorf, wo nur ein kleineres Gehöfte zu erwerben iſt. Mit Benutzung des kleinen und flachen Seitenthals, ſüdlich von Petersdorf, gelangt die Bahn abſteigend zum rechten Thalrande des Bobers, welcher Fluß, wenig oberhalb des Dorfes Polniſch Machen, auf einer Stelle erreicht und überſchritten wird, wo, obgleich eine Brücke von 500 Fuß Länge erforderlich iſt, der Uebergang durch die Situation des Thals und die Feſtigkeit der Ufer auf eine Weiſe erleichtert iſt, wie ſie ſich in der ganzen Länge ſeines Laufes nicht wiederfindet.

Die Fortführung der Bahn, links des Bobers, wird, wenn ſie überhaupt nöthig, was immer noch fraglich iſt, durch den Punkt des Anſchluſſes an die Hauptbahn bedingt. — Die Bahn kann in dem einen Falle über die breite und ebene Hochfläche, ſüdlich der Stadt Sagan, zum Uebergange des Thals der Tſchirne bei der neuen Forſtkolonie fortgeführt werden, der Bahnhof erhält dann nahe der Stadt bei dem Fürſtlichen Begräbniſſe ſeinen Platz, und links der Tſchirne anſteigend den Floß-Wieſengraben entlang auf Forſtgebiet der Stadt, — die Kommune giebt davon eine halbe Meile Bahnterrain unentgeltlich —, dem Dorfe Zeipau nördlich vorbei gegen Hannsdorf, oder in dem andern Falle im Thale des Rothwaſſers aufwärts, mit ſehr ſchwieriger und koſtbarer Terrain-Erwerbung nach Kunzendorf geführt werden, wo ſich dann der Anſchluß mit der Hauptbahn wohl vermitteln laſſen wird. — Eine dritte Richtung führt nach Sorau, und wird dieſe, den letzten Nachrichten zufolge, wahrſcheinlich gewählt werden.

Ueberblicken wir jetzt den Zug der Zweigbahn in ſeiner ganzen Ausdehnung, ſo kann die gewählte Linie in baulicher Beziehung wohl als höchſt günſtig bezeichnet werden, da ſie auf 9 Meilen Länge nur einen unbedeutenden Flußübergang: den bei Polniſch-Machen, und zwei weit unbedeutendere Thalüberſchreitungen: bei Girbirgsdorf und das Tſchirne-Thal, erfordert. — Eben ſo wenig ſind außer dem Punkte bei Dalkau weſentlich ſchwierige Terrain-Ausgleichungen durch bedeutend tiefe Einſchnitte und hohe Aufdämmungen zu überwältigen, ſo wie auch das nur bei Ottendorf, Girbirgsdorf und Buchwald nothwendige Durchſchneiden von Ortſchaften zu geringen Entſchädigungen und ſpäter, beim Gebrauch der Bahn, zu Feuersgefahr keine Veranlaſſung geben kann.

Die Länge und die Steigungsverhältniſſe der Bahn ſtellen ſich von Glogau, wie ſie nachſtehende Ueberſicht ergiebt:

Bahnlinie von Glogau bis zum Bober-Uebergange oberhalb Sagan.

Länge in Ruthen.		
100	Fallen	1:200
1200	„	1:500,
100		horizontal,
400	Steigen	1:500,
2700	„	1:200,
300	„	1:1000,
500	Fallen	1:200,
2200	Steigen	1:4100,
800	Fallen	1:1044,
1250	Steigen	1:600,
1500		horizontal,
577	„	1:251,
176		horizontal,
800	Fallen	1:366,
1200		horizontal,
827	„	1:230.

Bahnlänge . 14630 Ruthen = $7\frac{3}{10}$ Meilen.

Von der Boberbrücke ab laſſen ſich, da die weitere Bahnrichtung noch nicht feſtſteht, auch die Bahnlänge bis zum Anſchlußpunkte und ihre Steigungsverhältniſſe nicht ſpeziell angeben. Keinenfalls kann die Länge, ſollte auch die Fortſetzung über Hannsdorf oder über Kunzendorf nothwendig werden, mehr als $1\frac{7}{10}$ Meilen betragen, ſo daß die geſammte zu bauende Bahn

$$7\frac{3}{10}+1\frac{7}{10}=9 \text{ Meilen}$$

ergeben würde.

Das durch Vermeſſungen bekannte direkte Anſteigen einer Bahnlinie gegen Sorau ergiebt ein Verhältniß von 1:201; auf beiden andern oben bezeichneten Bahnrichtungen werden jedenfalls, der flüchtigſte Anblick des Terrains bürgt dafür, bei weitem günſtigere Steigungen, ohne Ueberwindung techniſcher Schwierigkeiten, zu erlangen ſein.

Die in der Bahnlinie vorkommenden Bogen wechſeln zwiſchen 400 und 800 Ruthen Radius, und die Geſammtlänge dieſer Bogen verhält ſich zur Länge der geraden Linien wie 1:6.

c. Anlagekoſten.

Die Koſten der Bahnanlage ſind nach einem allgemeinen Ueberſchlage auf durchſchnittlich 150000 Thlr. pro Meile, was bei 9 Meilen Bahnlänge die Geſammtſumme von etwa 1,350000 Thlr. ergiebt.

Die günſtigen Terrain-Verhältniſſe des Bahnzuges, in deſſen ganzer Ausdehnung nur die Ueberbrückung des Bobers, die Ueberſchreitung des Gir-

birgsdorfer⸗ und Tſchirne⸗Thals und die Erdarbeiten bei Dalkau als bedeutende Bauobjekte zu betrachten ſind, ferner die theils vorauszuſehende, theils ſchon zugeſicherte Billigkeit der Bodenerwerbung, ſo wie die niedrigen Preiſe des Baumaterials, verbunden mit der Leichtigkeit, daſſelbe zur Oder an die Bahn zu bringen, ſollen nach dem Berichte des Komités dieſe veranſchlagte geringe Bauſumme und die ſicherſte Erwartung, ſie nicht überſchritten zu ſehen, rechtfertigen.

Die muthmaßliche Verzinſung dieſes Anlage⸗Kapitals geht aus Nachſtehendem hervor:

Es ſollen nämlich zur Kaſſe kommen:

durch den Perſonenverkehr von 80000 Perſonen . . .	71400 Thlr.
„ Laſtwaaren im Gewichte von 716000 Ztr. . . .	53700 „
„ Frachtwaaren und Vieh im Gewichte von 122000 Ztr.	45300 „
Zuſammen .	170400 Thlr.

Aus dieſer gefundenen Brutto⸗Einnahme der Bahn ermittelt das Komité folgenden Netto⸗Ertrag:

9 Meilen Bahn täglich 2 Mal in beiden Richtungen durchlaufen, ergiebt 36 Meilen und jährlich 36×360=12960 Meilen Weg der Züge.

Bei einem Holzpreiſe von 3½ Thlr. pro Klafter fordert eine Meile Weg 3 Thlr. und 12960 Meilen jährlich Betriebskoſten . . . . 38880 Thlr.
9 Meilen Bahn à 3000 Thlr. pro Meile Unterhaltungskoſten 27000 „
1,350000 Thlr. Anlage⸗Kapital à 4 Prozent . . . . . . 54000 „

Summa der Jahresausgaben . 119880 Thlr.

Geſammteinnahme .	170400 Thlr.
Geſammtausgabe .	119880 „
bleibt .	50520 Thlr.

was, als Dividende vertheilt, noch 3⅔ Prozent ergiebt und wonach das Anlage⸗Kapital ſich auf 7⅔ Prozent rentiren würde.

Ob ſich dieſe Dividende aber verwirklichen wird, ſteht dahin, da, abgeſehen davon, daß die Frequenz auf der Bahn wohl etwas zu hoch angenommen iſt, die Betriebsausgaben zu niedrig berechnet ſind.

f. Beabſichtigte Einrichtung und Konſtruktion.

Die Bahnanlage wird an den bei den Schleſiſchen Bahnen ſich bewährenden Formen und Konſtruktionen feſthalten und ſichergeſtellten Erfahrungen folgen. Nach vorläufiger, von einer nochmaligen ſpeziellen Prüfung des Terrains vor dem Beginn der Arbeiten bedingten Beſchlußnahme, wird für Anſchüttungen und Abgrabungen bis zu 8 Fuß das 1füßige, bei 8 Fuß überſteigender Höhe das 1½füßige Böſchungsverhältniß und für die Spurweite das von allen Preußiſchen Bahnen angenommene Maaß von 4 Fuß 8½ Zoll Engliſch gewählt werden.

Für die kleineren Brückungen, Bahn⸗ und Wegeüberſchreitungen ſoll die maſſive Konſtruktion, wo es angeht, Ufermauern mit Granitdeckplatten, für den größeren Tſchirne⸗Uebergang und für den Viadukt bei Girbirgsdorf, die

Verbindung gemauerter Pfeiler mit Holzüberbrückung, und für die Boberbrücke die reine Holzverbindung, mit 60 Fuß Jochweite, nach der, bei der Donaubrücke auf der Ferdinands-Nordbahn angewandten und bewährten Konſtruktion, in Anwendung kommen.

Die beabſichtigte ausgedehnte Anwendung des Holzes zu den Brückenbauten erſcheint durch den Ueberfluß und den niedrigen Preis dieſes Baumaterials in der von der Bahn berührten Gegend vollkommen gerechtfertigt.

Die erſte Bahnanlage erhält ein Geleis mit den nothwendigen Ausweichungen und Doppelſtrecken. Die Terrain-Erwerbung wird jedoch auf die Breite eines Doppelgeleiſes berechnet ſein.

Für den Oberbau ſoll das Belgiſche Syſtem, auf eichenen Querſchwellen ruhende gewalzte Bahnſchienen, hier in T Form mit breitem Fuße und Befeſtigung mittelſt Hakennägeln, Anwendung finden. Den Steigungsverhältniſſen der Bahn entſpricht ein Gewicht der Schienen von 60 Pfund pro Yard oder etwa 20 Pfund pro Fuß.

Die Bahn ſoll, außer 3 Bahnhöfen, bei Sagan, Sprottau und Glogau — die Möglichkeit einer Bahnfortſetzung nach Poſen wird dabei nicht unberückſichtigt bleiben —, ſo weit ſich dies gegenwärtig überſehen läßt, noch bei Dalkau und am Anſchluſſe an die Niederſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn größere, an der Berlin-Breslauer Chauſſee, ſo wie bei Zauche kleinere Stationsplätze erhalten.

Den weitern Erfahrungen beim Betriebe der Bahn muß dann die Entſcheidung vorbehalten bleiben, in wie weit die Lebendigkeit des Verkehrs im Bahngebiete die Vermehrung der Anhaltepunkte zur Aufnahme von Perſonen und Fracht rechtfertigen wird.

Die Bahn ſoll mit Dampfwagen, ohne ſich an ein beſonderes Syſtem derſelben zu binden, für Perſonenzüge mit einer Geſchwindigkeit von 10 Minuten auf die Meile, die ganze Bahnſtrecke alſo in höchſtens 2 Stunden Zeit befahren werden.

12. Liegnitz-Glogauer Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Im Februar 1844 bildete ſich ein Komité zur Ausführung einer Eiſenbahn-Verbindung zwiſchen Liegnitz und Glogau. Dies Projekt wurde mit lebhafter Theilnahme aufgenommen, und ohne daß von Seiten des Komités eine öffentliche Ankündigung vorausgegangen, war das auf 1,500000 Thlr. berechnete Aktien-Kapital mit einer Anzahlung von ½ Prozent binnen wenigen Tagen doppelt und dreifach gezeichnet. Und in der That handelte es ſich, ſo viel hierbei auch auf Rechnung der modernen Aktien-Spekulationsſucht kommen mag, um die Ergänzung einer weſentlichen Lücke in dem großen Eiſenbahnnetz, das in Schleſien projektirt iſt, — um die bedeutſame Verbindung der Provinz Schleſien mit dem Großherzogthum Poſen. Zwar iſt die Niederſchleſiſche Zweigbahn für dieſen Zweck beſtimmt; ein Blick auf die Karte beweiſt aber zur Genüge, daß der direkte Weg von Glogau nicht über Sagan

und Sprottau führt, ſondern daß in dieſer Richtung ein bedeutender Umweg gemacht werden muß. Um dieſen zu vermeiden, wurde dies Unternehmen projektirt, was ſich in Liegnitz an die Niederſchleſiſch-Märkiſche und an die ebenfalls in Ausſicht ſtehende Gebirgsbahn nach Schweidnitz, Frankenſtein ꝛc., desgleichen in Glogau an die Poſen-Glogauer Bahn anſchließen ſollte.

Durch die Bekanntmachung des Finanz-Miniſters, welche wir unter Berlin-Stralſunder Bahn mitgetheilt haben, wurde auch dieſem Unternehmen vorläufig ein Ziel geſetzt, obgleich die höhere Genehmigung zum Bau wiederholentlich in Antrag gebracht worden war. Daß dieſe dann erfolgen wird, wenn die jetzt im Bau begriffenen Bahnen zur Ausführung gelangt ſind, ſteht wohl zu erwarten.

b. Richtung und Länge der Bahn, ſo wie ſonſtige Verhältniſſe.

Es ſind zwei verſchiedene Richtungen für dieſe Eiſenbahn in Vorſchlag gekommen; die eine Linie ſoll von der geraden Linie nach Glogau linksſeitig abweichen und in der Nähe von Lüben und Polkwitz vorbei nach Quaritz zum Anſchluß an die Glogau-Sprottauer Bahn führen, wogegen die zweite Linie rechtsſeitig von der geraden Linie abweicht und ſich zugleich den Städten Parchwitz, Steinau, Köben und Staudten nähert und daher geeignet iſt, den Oderverkehr aufzunehmen. Welcher von beiden Linien der Vorzug zu geben ſein wird, kann erſt nach näherer Erwägung der Verkehrsverhältniſſe und der Lokalität beſtimmt werden. In beiden Richtungen ſind die Terrain- und Steigungsverhältniſſe günſtig.

Die Länge der Bahn wird $7\frac{1}{2}$ Meilen betragen, und da die Koſten zu 1,500000 Thlr. angenommen worden ſind, ſo würden durchſchnittlich p. Meile 200000 Thlr. kommen.

Es iſt übrigens Abſicht, dieſe Bahn zu 2 Geleiſen bei 25 Fuß Kronenbreite des Bahnkörpers einzurichten und gewalzte Schienen auf Querſchwellen zu legen.

13. Oberſchleſiſche Eiſenbahn.

a. Geſchichte der Bahn.

Im Jahre 1836 trat eine Anzahl Perſonen zur Bildung einer Aktien-Geſellſchaft Behufs der Anlage obiger Eiſenbahn zuſammen, welche ein Direktorium erwählten, dem in einer General-Verſammlung am 3. Mai 1837 die Löſung der Frage zur Aufgabe geſtellt wurde:

> ob im Intereſſe der Unternehmer der Bau einer Eiſenbahn von Breslau nach Oberſchleſien zum Anſchluß an die Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn ausführbar ſei?

Am 16. Auguſt j. J. begannen ſodann die Vorarbeiten, welche jedoch, nach dem Protokolle der General-Verſammlung vom 6. Juni 1838, wegen ungünſtiger Witterung und Mangel an techniſchen Hülfsarbeitern, nur langſam fortſchreiten konnten. —

37*

Dazu kam ein, durch die Veränderung des Wohnſitzes des urſprünglichen erſten Technikers, nothwendig werdender Wechſel in der oberſten Leitung der Vorarbeiten, ſo wie das ſich ergebende Bedürfniß genauer mehrjähriger Ermittelungen über die Verkehrs-Verhältniſſe.

Deshalb konnte erſt einer am 1. Juni 1840 abgehaltenen General-Verſammlung der Aktionär-Entwurf und Koſtenanſchlag vorgelegt werden, und daß dieſe Verzögerung auch ihr Gutes gehabt hatte, erhellt aus der nachfolgenden Stelle des in jener Verſammlung erſtatteten Berichts:

„Wenn indeſſen aus dieſen Gründen die Entſcheidung der Frage, von welcher die Ausführung des Unternehmens abhängt, erſt nach drei Jahren möglich geworden iſt, ſo dürfte derſelben daraus mehr ein Vortheil als ein Nachtheil erwachſen ſein. Die Ausführbarkeit eines Unternehmens, wie das uns vorliegende, iſt nicht allein durch das Reſultat der Berechnungen bedingt, ſondern vornämlich und zunächſt durch das öffentliche Vertrauen, ohne welches jede Berechnung, ſie möge ſcheinbar die günſtigſten Reſultate nachweiſen, wirkungslos bleibt. Es iſt bekannt, wie auf die anfängliche Exaltation für Eiſenbahn-Unternehmungen eine gänzliche Entmuthigung folgte. Dieſe Kriſis iſt überwunden; die Ergebniſſe der Unternehmungen, welche ſie überdauerten, liegen der ruhigen und unbefangenen Prüfung vor; das Intereſſe des Publikums hat ſich dieſen Unternehmungen von neuem, und zwar geläutert von aller phantaſtiſchen Erwartung, zugewandt. So wie nun dieſe glückliche Konſtellation unſer Unternehmen gegen jedes vorſchnelle Verwerfen ſeiner Ausführbarkeit gegenwärtig zu ſichern vermag, ſo treten noch beſonders günſtige äußere Verhältniſſe hinzu, und zwar theils ſolche, welche wir bei unſerem erſten Zuſammentritte nur in ungewiſſe Ausſicht ſtellen konnten, theils ſolche, welche zu jener Zeit auch nicht einmal in Hoffnung geſtellt werden konnten. — Die Führung der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn bis zur Schleſiſchen Grenze iſt nun feſt beſchloſſen, und die Vereinigung der Warſchau-Wiener Bahn mit der Nordbahn an der Schleſiſchen Grenze zugeſichert, ſo daß die 3 Hauptorte Breslau, Wien und Warſchau in Verbindung geſetzt werden, ein Umſtand, der ſelbſtredend von äußerſter Wichtigkeit für dieſe drei Unternehmungen werden muß. In Ausſicht bleibt aber die weitere Führung unſerer Bahn entweder zur Vereinigung mit der Dresden-Leipziger oder mit der Frankfurt-Berliner, erſtere um ſo wahrſcheinlicher, als Seitens der Königl. Sächſiſchen Regierung die Anwendung des Expropriations-Geſetzes für die Bahn von Dresden bis zur Preußiſchen Grenze bei Reichenbach ausgeſprochen und ein Komité für die Errichtung dieſer Bahn auch bereits zuſammengetreten iſt. —

Wir ſind aufrichtig erfreut, unter ſo günſtigen Vorausſichten Sie verſammelt zu ſehen. Wir dürfen weder auf die Unabweisbarkeit des Unternehmens für das Gedeihen unſerer Provinz in ſeinen induſtriellen Vorſchritten, noch auf die Dringlichkeit einer zeitgemäßen Verbindung mit dem unſerem Handel geöffneten Auslande, noch endlich auf die Ge-

fahr aufmerkſam machen, die ein längeres Zögern nothwendig zur Folge haben muß, wenn die im Angriffe befindlichen und projektirten Bahnen des Auslandes unſere Grenzen umziehen und unſere Verkehrs-Verhältniſſe nicht nur brach legen, ſondern für allezeit ertödten. — Denn, um nur Eines anzudeuten, iſt in der am 30. März d. J. abgehaltenen 7. General-Verſammlung der Aktionäre der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn der Beſchluß, die Bahn bis Oswienczin unſerer Bahn nach Berun, in Hoffnung der Ausführung derſelben, bis auf eine Meile nahe zu bauen, ohne allen Vorbehalt angenommen und die Verbindung der Nordbahn mit der Oberſchleſiſchen ſogar als ein unabweislicher Bau erklärt worden, weil dieſe Verbindung einen Bedarf von 200000 Ztr. billiger Steinkohlen beſchaffen wird, wodurch der Werth der auf der Nordbahn verwendeten Kapitalien noch bedeutender ſteigen muß."

Nach Anhörung dieſes Berichts beſchloß die Verſammlung:

1. daß die Errichtung einer, von Breslau über Oppeln nach Berun führenden, zum Anſchluß an die Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn beſtimmten Eiſenbahn als im Intereſſe der Unternehmer ausführbar zu erachten;
2. daß die Geſellſchaft zur Ausführung dieſes Unternehmens definitiv zu konſtituiren;
3. daß das zur Ausführung der Bahn erforderliche Kapital auf drei Millionen Thaler feſtzuſetzen;
4. daß der Antheil der Mitglieder an dem Geſellſchafts-Vermögen durch 30000 Stück Aktien, auf 100 Thlr. lautend, zu repräſentiren;
5. daß ſämmtliche Intereſſenten aufzufordern, ſich definitiv über den Beitritt zu der zu konſtituirenden Geſellſchaft, ſo wie darüber zu erklären, in welchem Umfange ſie geſonnen ſeien, von dem ihnen nach dem Cirkulare vom 4. April 1837 zuſtehenden Anrechte

   „bis auf die Höhe des 200fachen Betrages der von Ihnen für die Ermittelung der Koſten der Bahn eingezahlten Summe oder innerhalb dieſes Betrages, unter Anrechnung des gezahlten Koſtenbeitrages, bei dem Unternehmen ſich zu betheiligen"

   Gebrauch zu machen;
6. daß die niedrigſte Summe dieſer Betheiligung auf den Betrag einer Aktie von 100 Thlr. feſtzuſetzen und mithin der größere Betrag der Betheiligung in Summen von 100 Thlr. ſteigend anzugeben;
7. daß, in Betracht der Nothwendigkeit, die baldige Konſtituirung der Geſellſchaft zu bewirken, dieſe Erklärung von den in Schleſien wohnhaften Intereſſenten bis zum 20. Juni c. inkluſive, von den außerhalb Schleſien wohnenden bis zum 30. Juni c. inkluſive abzugeben;
8. daß, falls dieſe Erklärung nicht innerhalb der sub 7 beſtimmten Friſt eingegangen ſei, die Verzichtleiſtung auf das aus der Einzahlung des Koſtenbeitrages folgende Anrecht anzunehmen;
9. daß, ſobald nach dem Eintritte der sub 7 bezeichneten Friſten feſtſtehe: daß das Kapital pro 3,000000 Thlr. nicht erfüllt worden, der an demſelben mangelnde Betrag durch die Annahme von Zeichnungen bis zur

Erfüllung deſſelben, unter Anzahlung eines halben, vorläufig dem Koſten-fonds zutretenden Prozentes der reſp. Zeichnungen zu ergänzen.

Es iſt ferner von der General-Verſammlung, mit Bezug auf die von dem ſeitherigen Direktorium abgegebene Erklärung, daß es den ihm ertheilten Auftrag als erledigt und ſeine Thätigkeit als beendigt erachte, beſchloſſen worden:

10. dem Königl. Kommerzien-Rath Herrn Löbbecke, Chef der Handlung C. S. Löbbecke et Comp., die Vollmacht zu ertheilen, unter Zuziehung eines, aus den Intereſſenten zu erwählenden, berathenden Komités,
   a. die Genehmigung des Staats für die Errichtung der projektirten Bahn, in Gemäßheit §. 1 des Geſetzes vom 3. November 1838, nachzuſuchen;
   b. die für den Fall sub 9 eintretende neue Zeichnung zu eröffnen, das einzuzahlende halbe Prozent in Empfang zu nehmen und Namens der Geſellſchaft die Beitritts-Erklärungen zu acceptiren;
   c. ſobald feſtſteht, daß durch die Beitritts-Erklärungen der erforderliche Geſellſchaftsfonds von 3,000000 Thlr. gedeckt iſt, die Anfertigung des Statuten-Entwurfs zu veranlaſſen;
   d. überhaupt alle die Geſellſchaft betreffenden Angelegenheiten bis zum Tage der zu berufenden nächſten General-Verſammlung zu betreiben;
   e. dieſe letztere aber im Laufe dieſes Jahres zu berufen, damit von derſelben, unter Vorlegung des Berichts, über die Lage des Unternehmens und des Entwurfs der Statuten, die ferneren Beſchlüſſe gefaßt werden können. —

Nunmehr begann ein lebhafter Streit unter den betheiligten Städten und Diſtrikten über die Richtung der Bahnlinie zwiſchen Oppeln und der Grenze, welcher auch mehrere Abhandlungen hervorrief und als die beiden hauptſächlichſten Abweichungen das rechte oder linke Oderufer darſtellte. — Deshalb wurde in der am 21. Dezbr. 1840 abgehaltenen General-Verſammlung der Aktionäre der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn das bisherige Komité bevollmächtigt, die Konzeſſion einſtweilen für die nicht beſtrittene Strecke bis an die Oder bei Oppeln nachzuſuchen, die Bahn ſelbſt mit dem Frühjahr 1841 in Angriff zu nehmen und die zum Bau nöthigen Beiträge auszuſchreiben.

Ferner wurde beſchloſſen, in einer nach 6 Monaten abzuhaltenden General-Verſammlung ein Direktorium zu wählen, die Statuten zur Berathung vorzulegen und die weitere Führung der Bahn, nach Maaßgabe der mit den Staatsbehörden indeſſen zu treffenden Vereinbarung feſtzuſtellen.

Zugleich erhellt aus den damaligen Verhandlungen, daß etwa $\frac{2}{3}$ der Bedarfſumme bis dahin gezeichnet waren. —

Im Anfange des Jahres 1841 wurde eine Unterſuchung der techniſchen Vorarbeiten durch den Ober-Ingenieur der Berlin-Anhaltiſchen Bahn, Herrn Roſenbaum, veranlaßt, welche als befriedigendes Reſultat ergab, daß für die Strecke bis Oppeln ſowohl an den veranſchlagten Bau- als an den Betriebskoſten rheblich zu erſparen ſein werde. —

In einer General-Verſammlung am 22. März 1841 wurde das Statut

berathen und vollzogen (auch die Repräſentantenwahl vorgenommen); die Allerhöchſte Beſtätigungs-Urkunde erfolgte unter dem 2. Auguſt j. J., nachdem bereits am 24. März

zur Anlage einer Eiſenbahn von Breslau über Ohlau, Brieg, Oppeln durch Oberſchleſien nach der Landesgrenze zum Anſchluſſe an die Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn, vorbehaltlich der Beſtimmung über die für die Bahnſtrecke von Oppeln bis zur Landesgrenze anzunehmenden Richtung

die landesherrliche Zuſtimmung ertheilt war. —

Die bereits früher begonnenen Erdarbeiten und Bauten wurden nun bis Oppeln kräftig fortgeſetzt, worüber ein Bericht des Ober-Ingenieurs Manger vom 15. September 1841 (an deſſen Stelle von da ab Herr Roſenbaum trat) das Nähere ergiebt.

Am 1. Mai 1842 konnten bereits Probefahrten bis Ohlau gemacht werden, und am 22. Mai war dieſe 3½ Meilen lange Bahnſtrecke ſo weit hergeſtellt, daß ſie dem Verkehre freigegeben werden konnte. Den 13. Juli fand die Anlage der Anhaltepunkte zu Cattern, 1½ Meile, und zu Leiſewitz, 2½ Meile von Breslau, Statt, und am 3. Auguſt 1842 wurde die 2 Meilen lange Strecke von Ohlau bis Brieg dem Verkehre eröffnet. Am 28. Mai 1843 waren die Arbeiten ſo weit vollendet, daß die Einweihung der Bahnſtrecke von Brieg bis Oppeln an dieſem Tage erfolgen konnte und mithin jetzt 10½ Meilen der Oberſchleſiſchen Bahn dem Verkehre freigegeben waren. Der Bau dieſer Bahnſtrecke war alſo in einem Zeitraume von 2 Jahren und einigen Tagen erfolgt, indem am 2. Mai 1841 der Grundſtein zum Breslauer Bahnhofe gelegt wurde, und die Erdarbeiten erſt einige Wochen ſpäter begannen.

Da das gezeichnete Kapital zu dem Baue der Bahn, in Folge des theilweiſe geänderten Bauanſchlages und dadurch, daß von den feſtgeſetzten 14700 Aktien nur 14297 Aktien eingelöſt waren, nicht ausreichte, ſo erfolgte am 7. März 1843 die Allerhöchſte Beſtätigungs-Urkunde, das Kapital durch Ausgabe von 3703 Prioritäts-Aktien à 100 Thlr. vermehren zu dürfen. Dieſe Prioritäts-Aktien werden mit 4 Prozent jährlich verzinſt und die Zinſen in halbjährlichen Terminen in Breslau gezahlt. An den Dividenden nehmen dieſelben keinen Antheil; dagegen haben ſie für Kapital und Zinſen das Vorzugsrecht vor den Stamm-Aktien nebſt deren Zinſen und Dividenden. — Die Prioritäts-Aktien unterliegen der Amortiſation, wozu alljährlich die Summe von 1800 Thlr. unter Zuſchlag der durch die eingelöſten Prioritäts-Aktien erſparten Zinſen aus dem Ertrage des Eiſenbahn-Unternehmens verwendet wird. Der General-Verſammlung der Geſellſchaft iſt jedoch vorbehalten, den Amortiſationsfonds zu verſtärken; auch ſteht ihr das Recht zu, ſämmtliche Aktien außerhalb des Amortiſations-Verfahrens zu kündigen und zum Nennwerthe einzulöſen.

Bleibt dagegen ein Zahlungstermin länger als 3 Monate unberichtigt, hört der Transportbetrieb länger als 6 Monate auf, wird gegen die Eiſenbahn-Geſellſchaft Schulden halber Exekution vollſtreckt, und wird die feſtgeſetzte Amortiſation nicht inne gehalten, ſo kann auch der Inhaber der Prioritäts-Aktien dieſelben kündigen.

Während des Jahres 1842 wurden die techniſchen Unterſuchungen zur Weiterführung der Bahn von Oppeln aus vom Ober-Ingenieur Roſenbaum geleitet, und über die dabei gefundenen Reſultate in einer am 4. Oktober 1842 gehaltenen außerordentlichen General-Verſammlung Bericht erſtattet.

In dieſer, ſo wie namentlich in der am 26. April 1843 gehaltenen General-Verſammlung wurde feſtgeſetzt, die Bahn von Oppeln bis zur Landesgrenze bei Neu-Berun, in der ſich am zweckmäßigſten herausgeſtellten Richtung über Koſel und Gleiwitz, weiter zu führen und das dazu erforderliche Kapital von 2,400000 Thlr. aufzubringen. Unter den Beſchlüſſen, die in der an dem letztgenannten Tage gehaltenen General-Verſammlung gefaßt wurden, heben wir folgende heraus: 1) der Staat ſolle für den zu erbauenden Traktus eine Zinſen-Garantie von 3½ Prozent bewilligen; 2) die jetzigen Aktionäre ſollten für ihre Zinſen gleichzeitig ein Prioritäts-Recht auf die geſammten Einkünfte der Bahn erhalten, ſo daß nach ihrer Befriedigung durch die Staatsgarantie die eventuelle Differenz des Ertrages und der Zinſen von 3½ Prozent zu decken ſei. In Hinſicht der Beſchaffung der Geldmittel wurde feſtgeſetzt, zu beantragen, daß der Staat mit ⅐ des erforderlichen Kapitals ſich betheiligen ſolle; zur Herbeibringung der übrigen Summe wurde das Direktorium autoriſirt, mit einer Geſellſchaft dieſerhalb einen Vertrag abzuſchließen.

Bis zu der am 3. Juli 1843 gehaltenen General-Verſammlung war ein Vertrag mit 8 Breslauer Handlungshäuſern abgeſchloſſen und konnte der Verſammlung vorgelegt werden.

In Betreff der vom Staate zu leiſtenden Zinſengarantie und der Betheiligung des Staates mit ⅐ des Kapitals wurden die nöthigen Bedingungen regulirt und feſtgeſetzt.

Am 11. Auguſt 1843 erfolgte die Allerhöchſte Beſtätigungs-Urkunde des Nachtrages zu dem Statute der Geſellſchaft, deren Inhalt folgender iſt:

„Nachdem die zur Errichtung einer Eiſenbahn von Breslau über Oppeln durch Oberſchleſien nach der öſterreichiſchen Grenze zuſammengetretene, unterm 2. Auguſt 1841 von Uns beſtätigte Oberſchleſiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft für die Weiterführung der in Gemäßheit Unſerer Ordre vom 24. März 1841, vorerſt nur auf der Strecke von Breslau bis Oppeln in Angriff genommenen Eiſenbahn, die Richtung von Oppeln über Koſel und Gleiwitz nach der Landesgrenze bei Berun in Vorſchlag gebracht hat, ertheilen Wir zur Weiterführung der Bahn in der eben gedachten Richtung hierdurch Unſere landesherrliche Zuſtimmung, indem Wir ferner genehmigen, daß der im §. 4 des Geſellſchafts-Statutes für die Fortſetzung der Bahn bis zur Landesgrenze vorläufig zu 1,530000 Thlr. angenommene Fonds auf den nach den weiteren Ermittelungen für erforderlich erachteten Betrag von 2,400000 Thlr. erhöht und durch neu zu kreirende Aktien beſchafft werde. Zugleich wollen Wir, im Anerkenntniſſe der Wichtigkeit dieſer Eiſenbahn-Verbindung für die allgemeinen Landesintereſſen, dem Uns vorgetragenen Antrage zufolge, für die Zinſen des zur Weiterführung der Bahn nach der Landesgrenze erforderlichen Aktien-Kapitals von 2,400000 Thlr., und zwar

zum Satze von Drei und Ein Halb Prozent, unter den näheren Beſtimmungen und Bedingungen, welche der anliegende, auf Grund der mit Unſerm Finanz-Miniſter gepflogenen Verhandlungen in der General-Verſammlung vom 3. Juli d. J. vereinbarte Nachtrag zu dem Statute der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft enthält, die Garantie des Staates hiermit bewilligen, ſo wie überhaupt dieſen Nachtrag in allen Punkten hierdurch beſtätigen."

Die weſentlichſten Bedingungen dieſes Nachtrages ſind nachſtehende.

Die Weiterführung der Bahn von Oppeln aus ſoll in der vorerwähnten Richtung, auf Grund des von dem Königl. Finanz-Miniſterium zu genehmigenden Bauprojektes erfolgen. Der hierzu erforderliche Fonds von 2,400000 Thlr. wird durch 24000 neu zu kreirende Stamm-Aktien, jede von 100 Thlr., beſchafft. Von dieſen übernimmt der Staat den ſiebenten Theil in runder Summe mit 3430 Stück oder 343000 Thlr.; die Unterbringung des Ueberreſtes von 20570 Stück oder 2,057000 Thlr. übernehmen 8 Breslauer Handlungshäuſer. Die Erwerber der neu zu kreirenden Aktien treten in die den Aktionären überhaupt zuſtehenden ſtatutariſchen Rechte und Verbindlichkeiten, jedoch mit der Modifikation, daß

1) den Inhabern der bereits kreirten 14297 Stück Stamm-Aktien jährlich $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinſen prioritätiſch aus dem Reinertrage der ganzen Bahn von Breslau nach der Landesgrenze zu Theil werden;
2) den Inhabern der neu zu kreirenden 24000 Stück Aktien der Genuß von $3\frac{1}{2}$ Prozent jährlicher Zinſen Seitens des Staats garantirt wird;
3) dem Staate das Recht zuſteht, dieſe letztgedachten Aktien durch ſucceſſive Amortiſation an ſich zu bringen.

Die Feſtſetzung des Betrages, welcher nach Vollendung der Bahn jährlich zur Bildung des Reſervefonds verwendet werden ſoll, kann nur im Einverſtändniſſe mit dem Königl. Finanz-Miniſterium erfolgen.

Da der Staat ſich nicht nur mit einem Siebentheil der neu zu kreirenden Aktien betheiligt, ſondern auch die Garantie für einen beſtimmten Zinſengenuß für die Inhaber der übrigen ſechs Siebentheile übernimmt, ſo werden demſelben in Betreff der Theilnahme an der Verwaltung des ganzen Unternehmens, ſo wie hinſichtlich der eventuellen Uebernahme der Verwaltung deſſelben, beſondere Befugniſſe und Rechte zugeſtanden. Der Staat wird in den General-Verſammlungen durch einen von ihm zu beſtellenden Kommiſſarius vertreten, der ſein Stimmrecht ausübt. Daſſelbe erſtreckt ſich in jeder General-Verſammlung auf den ſechsten Theil der durch ſämmtliche übrige Anweſende vertretenen Stimmen, ſo daß der Staat ein Siebentheil der geſammten Stimmen repräſentirt.

Das Stimmrecht des Staates erhöhet ſich jedoch in dem Maaße, in welchem derſelbe auf dem Wege der Amortiſation die übrigen ſechs Siebentel der Aktien an ſich bringt, und zwar nach Erwerbung jedes Siebentheils jedesmal um ein Zwölftheil, ſo daß ihm ſtatt des Sechstheils nach Amortiſation

a. des erſten Siebentels: ein Viertel,

b des zweiten Siebentels: ein Drittel,
c. des dritten Siebentels: fünf Zwölftheile,
d. des vierten Siebentels: die Hälfte,
e. des fünften Siebentels: ſieben Zwölftheile,
f. des ſechsten Siebentels: zwei Drittel

zuſtehen.

Bei künftiger Anſtellung des Ober-Ingenieurs, des Spezial-Direktors und des Haupt-Rendanten bleibt die Beſtätigung dem Königl. Finanz-Miniſterium vorbehalten. Ebenſo bedarf die Feſtſetzung der Fahrpreiſe und der Fahrpläne der Zuſtimmung des Finanz-Miniſteriums.

Sollte der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zinsgarantie genöthigt ſein, in drei auf einander folgenden Jahren einen Zuſchuß zu leiſten, oder ſollte der Zuſchuß in einem Jahre mehr als ein Prozent des geſammten Stamm-Aktien-Kapitals überſteigen, ſo bleibt demſelben die Befugniß vorbehalten, die Adminiſtration der ganzen Bahn und des Betriebes ſeinerſeits zu übernehmen. Im Falle der Geltendmachung dieſer Befugniß iſt derſelbe hinſichtlich der Verwaltung keinerlei Beſchränkung von der Geſellſchaft unterworfen; dagegen iſt er verpflichtet, vollſtändig Rechnung zu legen und den aufkommenden Reinertrag den Aktionären zukommen zu laſſen, unter allen Umſtänden aber die garantirten $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinſen zu gewähren. Ergiebt ſich aber bei dieſer Adminiſtration in drei hinter einander folgenden Jahren mehr als $3\frac{1}{2}$ Prozent des Aktien-Kapitals, ſo iſt die Geſellſchaft zu dem Verlangen berechtigt, daß ihr die Verwaltung wieder übertragen werde. — Eine gleiche Befugniß zur Uebernahme der Verwaltung Seitens des Staates tritt ein, wenn die Zuſammenſetzung des Verwaltungsraths der Geſellſchaft wegen Mangels an qualifizirten Geſellſchaftsmitgliedern nicht erfolgen könnte.

In Beziehung auf Zinſen, Dividenden und Amortiſation iſt noch Folgendes hervorzuheben.

Die neu zu kreirenden 24000 Aktien werden in der Form der früheren mit dem Vermerke Lit. B. ausgefertigt. Bis zu dem Ablaufe des Jahres, in welchem die ganze Bahn in Betrieb geſetzt wird, werden die Aktien beider Kategorieen zu 4 Prozent, in halbjährlichen Terminen, verzinſt, und dieſe Zinſen aus dem Baufonds entnommen, ſo weit ſie nicht durch den bis zu jenem Zeitpunkte aus dem Betriebe aufkommenden Ertrag gedeckt werden.

Von dem, nach Abzug der laufenden Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskoſten, des zum Reſervefonds fließenden Betrages und der zur Verzinſung und ſucceſſiven Tilgung der 370300 Thlr. Prioritäts-Aktien erforderlichen Summen, verbleibenden Reinertrage werden zunächſt $3\frac{1}{2}$ Prozent jährliche Zinſen in halbjährlichen Terminen gewährt und die noch verbleibenden Ueberſchüſſe zu der Dividende verwendet.

Ueberſteigt der Reinertrag in einem Jahre fünf Prozent des Stamm-Aktien-Kapitals, mithin eine größere Dividende als $1\frac{1}{2}$ Prozent in einem Jahre, ſo kommen von dieſem Ueberſchuſſe nur zwei Drittheile zur Vertheilung unter die Aktionäre und das dritte Drittheil wird an den Staat abgeführt, um, nach ſeinem Ermeſſen, zur Ausgleichung etwa geleiſteter oder künf-

tig zu gewährender Zinszuſchüſſe, oder zum Ankaufe von Aktien nach dem Tageskourſe verwendet zu werden.

Die den Privat-Intereſſen überlaſſenen 20570 Stück Aktien werden durch allmälige Einlöſung nach dem Nennwerthe von dem Staate erworben und außer Verkehr geſetzt, und zwar werden zu dieſem Zwecke, von dem auf Eröffnung der ganzen Bahn folgenden Jahre ab, verwendet:

1) aus dem Zinsbetrage, welcher auf das vom Staate übernommene Siebentheil von 343000 Thlr. fällt, jährlich ein Betrag von 12000 Thlr.;
2) die 3½ Prozent Zinſen der eingelöſten Aktien zu dieſer Amortiſation iſt der Staat ſelbſt dann verpflichtet, wenn die Bahn nicht einen Reinertrag von 3½ Prozent gewähren ſollte. —

Durch den in der General-Verſammlung am 26. April 1843 gefaßten Beſchluß und durch die am 11. Auguſt 1843 erfolgte Konzeſſion war die Direktion nun im Stande, Schritte zum Beginn der Arbeiten an der Weiterführung von Oppeln aus zu thun. Es wurden deshalb die zur Ausführung der nöthigen Vorarbeiten erforderlichen Techniker engagirt und mit den Feldarbeiten im Juli und Auguſt begonnen.

Die im Jahre 1842 vom Ober-Ingenieur Roſenbaum ausgeführten generellen Arbeiten reichten zwar aus, die Bahnlinie im Allgemeinen zu beurtheilen, bedurften aber noch mannigfacher Veränderungen, welche damals, wo die Arbeit ſchnell und mit dem geringſten Koſtenaufwande beſchafft werden mußte, nicht nachgeholt werden konnten. Es iſt einleuchtend, daß dieſe Mängel bei Ausarbeitung des Projekts für den Bau beſeitigt werden mußten, und daß daher ganz neue Vermeſſungen und Nivellements bedingt waren.

Anfang Mai 1844 waren dieſe Arbeiten ſo weit gediehen, daß die Projekte der 21360,2 Ruthen langen Bahnſtrecke vom Czepanowitzer Bahnhof bis Gleiwitz dem Finanz-Miniſterium zur Prüfung vorlagen; das Nivellement und die Vermeſſung der Linie zwiſchen Gleiwitz und Myslowitz war beendet und konnten die Baupläne ausgearbeitet werden.

Die Erdarbeiten auf der Sektion zwiſchen Oppeln und dem Gogoliner Bahnhofe wurden im Auguſt 1843 in Angriff genommen und hauptſächlich die 600 Ruthen lange Dammſchüttung im Oderthale gefördert. Die Rammarbeiten an den größeren Brücken nahmen im September 1843 ihren Anfang, wogegen die Lieferung der Hölzer zum Oberbau der anderen Brücken begann und ſeitdem ſchon bedeutend vorgeſchritten iſt. Auf den anderen Sektionen, mit Ausnahme der von Kandrzin bis Rudzinietz, ſind bis jetzt noch keinerlei Arbeiten vorgenommen, außer daß Kies für den Oberbau und Materialien zum Oberbau, zu den Bahnhöfen und zu den kleinen Brücken angeliefert worden.

Auf der Strecke von Gleiwitz bis Königshütte ſoll der Bau eingeleitet und wie auf den 4 Sektionen bis Gleiwitz mit größter Energie fortgeführt werden. Der Bau wird möglichſt in der Art erfolgen, daß die Erdarbeiten auf den 4 Sektionen bis Gleiwitz in dieſem Jahre (1844) vollkommen beendet werden, ebenſo ein Theil der Brückenbauten. Mit dem Verlegen des Oberbaues kann alsdann noch im Jahre 1844 angefangen und die ganze

Strecke bis zum Herbſte 1845 fahrbar werden, vorausgeſetzt, daß die Beſchaffung der Baumaterialien in einer Gegend, wo ſich ohne Ausnahme die Wege ſtets im allerelendeſten Zuſtande befinden, ſo wie der Waſſerſtand der Oder keine Hinderniſſe bereiten.

In der am 20. Mai 1844 gehaltenen General-Verſammlung wurden folgende Beſchlüſſe gefaßt:

1. Das Unternehmen der Oberſchleſiſchen Bahn wird auf eine Zweigbahn ausgedehnt, welche von der in ihrer speziellen Durchführung Seitens des Herrn Finanz-Miniſters Excellenz feſtzuſetzenden Bahnlinie nach der Grenze des Freiſtaats Krakau geführt werden ſoll und zur Herſtellung einer Verbindung mit der Krakau-Oberſchleſiſchen Eiſenbahn beſtimmt iſt. Die Koſten dieſer Zweigbahn werden vorläufig aus dem zur Errichtung der Bahn von Oppeln bis zur öſterreichiſchen Landesgrenze beſtimmten Anlage-Kapitale entnommen.
2. Es behält zwar bei der Berechtigung und Verpflichtung der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft, die Bahn von Oppeln bis nach der öſterreichiſchen Landesgrenze zu führen, ſein Bewenden; der Vorſtand der Geſellſchaft ſoll jedoch berechtigt ſein, vorläufig die Ausführung desjenigen Theils der Bahn, welcher zwiſchen dem Punkte, von dem die Zweigbahn ad 1 nach der Grenze des Freiſtaates Krakau geführt wird, und dem Grenzorte Berun gelegen iſt, ſo lange zu ſuspendiren, bis dieſe Ausführung Seitens des Königl. Miniſteriums der Finanzen verlangt werden wird.
3. Der Vorſtand der Geſellſchaft wird ermächtigt, auf der Bahnſtrecke zwiſchen Oppeln und Koſel ein Doppelgeleis, und zwar hiernach nicht nur den Unterbau, ſondern auch den Oberbau anzulegen. Die Koſten der Herſtellung deſſelben ſollen vorläufig aus dem zur Errichtung der Bahn von Oppeln bis zur öſterreichiſchen Landesgrenze beſtimmten Anlage-Kapitale entnommen werden.

Aus dem ad 1 erwähnten Beſchluſſe erwachſen der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn nicht unbedeutende Vortheile, indem der Anſchluß an die Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn, wenn ſie bis hier wirklich zu Stande kommt, ſtatt bei Oswieczien, einem ſchlechten Dorfe, bei Krakau, einem der bedeutendſten Handelsplätze, erfolgt, und dadurch zugleich dieſe Stadt mit Breslau in direkte Verbindung gebracht wird.

Durch die Wilhelms-Bahn, welche von Koſel bis Oderberg gehen und ſich dort an die Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn anſchließen ſoll, ſteht der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn ebenfalls eine weſentliche Förderung ihres Intereſſes bevor, indem die Frequenz auf dem Hauptheile der Bahn, nämlich von Breslau bis Koſel, jedenfalls dadurch erhöht werden wird. Der ad 3 gefaßte Beſchluß der General-Verſammlung iſt dieſem Umſtande zuzuſchreiben.

So viel, wie ſich jetzt beſtimmen läßt, ſteht der Bahn jedenfalls eine glänzende Zukunft bevor, indem ſie ſich, ungerechnet aller anderen günſtigen Verhältniſſe, als Anſchluß der Brieg-Neiſſer-Krakauer Eiſenbahn, ſchon als

bloßes Glied der großen Eiſenbahn von Berlin nach Wien und von da nach Trieſt eines lebhaften Verkehrs erfreuen wird.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die bis jetzt eröffnete Bahnſtrecke von Breslau bis zu dem interimiſtiſchen Bahnhofe bei Scepanowitz, $\frac{1}{4}$ Meile ſüdlich vor Oppeln, iſt $10\frac{3}{4}$ Meilen lang. Zwiſchen Breslau und Oppeln, wo die Bahn im Allgemeinen dem Laufe der Oder (an deren linkem Ufer) folgt, befindet ſich mit wenig Anſteigung eine von unbedeutenden Anhöhen durchſchnittene Ebene, welche, mit Ausſchluß der zu paſſirenden Flußgebiete der Ohlau, Neiße und Oder, und mit Ausſchluß einer Niederung in der Feldmark Grüningen bei Brieg, an den ſchwierigſten Stellen keiner größeren als 3—5 füßigen Auf- und Abträge bedurfte.

Bahnhöfe ſind auf dieſer Strecke ſechs, nämlich in Breslau, Ohlau, Brieg, Loſſen, Löwen und Scepanowitz bei Oppeln, während der eigentliche Bahnhof bei dieſer Stadt, von dem aus die Bahn weiter nach der Landesgrenze führen ſoll, jenſeits der Oder, zwiſchen der Groſchowitzer Vorſtadt und der Bolko-Inſel erbaut wird.

Die Entfernung dieſer Stationshöfe iſt:

von	Berlin	nach	Ohlau	$3\frac{1}{4}$ Meilen,
„	Ohlau	„	Brieg	$2\frac{1}{4}$ „
„	Brieg	„	Loſſen	$1\frac{1}{4}$ „
„	Loſſen	„	Löwen	1 „
„	Löwen	„	Oppeln	$3\frac{1}{4}$ „
				11 Meilen.

Außer dieſen Bahnhöfen ſind Anhaltepunkte in Cattern ($\frac{5}{4}$ Meilen von Breslau), Leiſewitz ($2\frac{1}{2}$ M.), Heidau ($4\frac{1}{2}$ M.), Czeppelwitz (9 M.) und Chroscinna ($9\frac{3}{4}$ M.). —

Die Weiterführung der Bahn von Oppeln aus gab zu vielen ſehr von einander abweichenden Meinungsäußerungen Anlaß. Während eine Parthei unterhalb Oppeln die Oder überſchritten und den Bahnhof bei Oppeln in größter Nähe der Stadt auf dem rechten Oderufer angelegt zu wiſſen wünſchte, und von dieſer wiederum ein Theil von Oppeln über Malapane nach Neu-Berun, der andere aber über Koſel und Gleiwitz nach demſelben Endpunkte hin wollte, proponirte eine zweite Parthei, die Bahn mindeſtens bis Koſel auf dem linken Ufer der Oder fortzuführen und von dort nach Ratibor zu bauen. Eine oberflächliche Beſichtigung der Strecke von Oppeln bis Koſel zeigte jedoch ſchon, daß das Terrain in der Nähe der Oder zur Ausführung einer Eiſenbahn mehr Schwierigkeiten darbot, als auf dem rechten Oderufer, und daß für den projektirten Bau der Brücken über die Oder bei Rogau keine günſtigere Stelle gewählt worden war als bei Oppeln. Auch konnte in dieſem Falle der Bahnhof nur ſehr entfernt von Oppeln, bei Scepanowitz, verbleiben, wodurch der ſehr anſehnliche Verkehr von Oppeln aus, überhaupt vom rechten Oderufer her, ſehr erſchwert worden wäre. Durch dieſe Führung der Bahn wurden daher keine ſolchen Vortheile erreicht, welche die Ver-

legung des Bahnhofes in eine große Entfernung von der Hauptſtadt des Regierungsbezirks, ſo wie einen koſtſpieligeren Bau auf dem linken Oderufer rechtfertigten.

Es wurde deshalb von dieſem Projekte abgegangen und nur eine nähere Unterſuchung der beiden Linien von Oppeln über Malapane und von Oppeln über Koſel und Gleiwitz nach Neu-Berun angeſtellt. Ueber die hierbei erhaltenen Reſultate entnehmen wir dem Erläuterungs-Berichte des Ober-Ingenieurs Roſenbaum vom Jahre 1842 Nachſtehendes:

Die erſtere Bahnlinie geht vom Oppelner Bahnhofe in gerader Richtung über die Oppeln-Malapaner Straße, ſchneidet dieſelbe in der Gegend der Kolonie Lendzin, macht hier eine kleine Wendung gegen Süden, durchſchneidet den Dembioer Forſt und geht von hier, ſich bei der Kolonie Schodnia abermals etwas ſüdlich wendend, bis nach Malapane, wo der Bahnhof in der Nähe der Eiſengießerei angelegt werden ſollte. Von Oppeln aus erhebt ſich das Terrain bis nach der Kolonie Lendzin hin, und da dort beinahe überall Kalkſtein zu Tage liegt, ſo war ſelbſt das Einſchneiden der Seitengräben mit Schwierigkeiten verknüpft. Zwiſchen der Kolonie Lendzin und dem Dembioer Forſte durchſchneidet die Linie eine Niederung, in welcher das ſogenannte Himmelwitzer Waſſer oder die Chronſtawer Floßbache fließt; da letzterer Bach dieſe Niederung nicht ſelten überſchwemmt, ſo erfordert er eine bedeutend lange, jedoch nicht hohe Dammſchüttung. Im Dembioer Forſte erhebt ſich das Terrain wieder ſehr bedeutend und fällt nach Malapane zu eben ſo ab, weshalb hier erhebliche Steigungen, Dämme und Einſchnitte vorkommen. Die Werke zu Malapane bleiben links der Bahn liegen, eben ſo die Dörfer Kraſchiow, Klein- und Groß-Staniſch, ſo wie die Kolonie Kowolowska. Die Bahn führt hier durch ein ebenes, jedoch durch Wieſenparzellen ſehr durchſchnittenes Terrain, daher die Steigungs-Verhältniſſe günſtig und nur geringe Erdarbeiten nöthig ſind, wendet ſich bei Klein-Staniſch ziemlich bedeutend gegen Süden und geht von Kowolowska aus in gerader Linie bis nach Zandowitz, den gräflich von Renardſchen Thiergarten durchſchneidend. Dieſe letztere Strecke iſt ſehr ſumpfig und verurſacht einen ſchwierigen Bau, da der Boden zur Dammſchüttung, welche hier 4—5′ Höhe hat, nur aus großen Entfernungen herbeigeſchafft werden kann. Zandowitz, woſelbſt ein Bahnhof projektirt war, bleibt einige Ruthen links liegen, eben ſo Kolonie und Vorwerk Neudorf. Bei letzterem Ort wendet ſich die Bahn ein wenig nördlich und geht von da nach der Kolonie Borownian, welche rechts der Bahn liegen bleibt. Von Zandowitz erhebt ſich das Terrain ſchon ſehr bedeutend, jedoch immer ſo, daß die Steigungen dem natürlichen Terrain angepaßt werden können, weshalb die Erdarbeiten auch nicht von Erheblichkeit ſind. Bei Borownian zieht ſich die Bahn etwas gegen Süden, läßt das Dorf Schinowitz rechts, wendet ſich hier noch mehr ſüdlich und geht durch den Tworoger und Brynneker Forſt nach Miedar, welches Dorf rechts liegen bleibt. Das Terrain erhebt ſich hier noch mehr und wird ſehr koupirt. Berge und Thäler wechſeln häufig, daher die Steigungs-Verhältniſſe ungünſtiger und bedeutende Einſchnitte, ſo wie Aufträge erforderlich werden. Eine Viertelmeile von

Miedar erreicht man das große, von Beuthen und Tarnowitz bis nach Oppeln und Krappitz ſich erſtreckende Kalkſteinflötz, und verläßt daſſelbe nicht eher, als bis ½ Meile hinter Miechowitz bei Schomberg. Die Bahnlinie geht in beinahe fortlaufenden Krümmungen, von Miedar aus links, bei Wittkowitz vorbei, nach Braslowitz, welches Dorf rechts der Bahn, an der Straße von Tarnowitz nach Preiskretſcham, liegen bleibt. Von hier wendet ſie ſich öſtlich und geht nach dem an der Straße von Gleiwitz nach Tarnowitz liegenden Gurniki, woſelbſt ein Bahnhof dieſerhalb angelegt werden ſollte. Von Gurniki aus läuft die Bahnlinie öſtlich fort, zwiſchen Miechowitz und der Kolonie Karb hindurch, nach der Davidshütte, und bleibt das Dorf Schomberg weit links liegen. Von Miedar bis zur Davidshütte, eine Strecke von etwa 3 Meilen Länge, durchſchneidet die Bahn ein überaus ungünſtiges Terrain. Tiefe Waſſerläufe, welche ihr Bette ſeit Jahrhunderten in den Kalkſtein eingewühlt haben, wie die Bäche bei Broslawitz, Ptakowitz, Gurniki und das Beuthener Waſſer, veranlaſſen wegen ihrer Breite und Tiefe, ſo wie wegen der dazwiſchen liegenden Berge, ſehr bedeutende Erdarbeiten. An einzelnen Stellen können 40 bis 50 Fuß hohe Dämme und 20 bis 30 Fuß tiefe Einſchnitte nicht vermieden werden. Die Steigungen von 1 : 100, ja 1 : 75, kommen hier in großer Ausdehnung vor und ſind um ſo nachtheiliger, als die Bahn meiſt aus Kurven beſteht, welche nur einen Radius von 427,3 Ruthen haben. Wollte man dieſen Halbmeſſer vergrößern, ſo würden an vielen Stellen die Schwierigkeiten der Erdarbeiten noch bedeutend wachſen. Es iſt nicht zu verkennen, daß dieſer Theil der Bahnlinie der allerſchwierigſte iſt, wie ſchon daraus hervorgeht, daß die Ausführung der Erdarbeiten dieſer 3 Meilen langen Strecke allein auf etwa 160000 Thlr. veranſchlagt iſt. Die Davidshütte liegt an der Chauſſee von Gleiwitz nach Königshütte und iſt hier ein Bahnhof für Königshütte und Beuthen projektirt. Von dieſem Punkte aus ſenkt ſich das Terrain allmälig bis nach Schwientochlowitz und fällt hier mit der in dem Folgenden zu beſchreibenden Linie von Oppeln über Koſel und Gleiwitz zuſammen.

Dieſe Linie muß ſich von dem Oppelner Bahnhofe aus beinahe ganz gegen Süden wenden, und geſchieht dies vermittelſt einer Kurve von 225 Ruthen Radius und 241 Ruthen Länge. Dieſe Kurve iſt theils deshalb nöthig, um die zweimalige Durchſchneidung der Oppeln-Strelitzer Chauſſee zu vermeiden, theils deshalb, um noch rechts bei dem Dorfe Neudorf vorbeizukommen, weil links deſſelben, wegen der bedeutend höheren Lage des Terrains, die Führung der Bahn nicht gut möglich iſt. Da der Oppelner Bahnhof unmittelbar am Ende dieſer Kurve liegt, alſo hier ſtets langſam gefahren werden muß, ſo ſchadet der geringe Halbmeſſer dieſer Kurve in keiner Beziehung, wenn man erwägt, daß die Kurven auf den Bahnhöfen, welche die verſchiedenen Bahnſtränge mit einander verbinden, höchſtens einen Halbmeſſer von 600 Fuß haben und der Betrieb auf denſelben bei langſamer Fahrt ganz gut von Statten geht, hier aber ein Radius von 2700 Fuß gegeben iſt.

Die Bahnlinie führt in einer Entfernung von etwa 60 Ruthen rechts vom Dorfe Neudorf vorbei, wendet ſich hinter demſelben etwas weſtlich und

läßt die äußerſten Häuſer des Dorfes Groſchwitz etwa 30 Ruthen rechts liegen. Bei Groſchwitz wendet ſich die Bahn etwas öſtlich und führt von da in gerader Linie, bei der Kolonie Gräfenort vorbei, nach der ſogenannten Byſtrzyc-Mühle, welche etwa 15 Ruthen links der Bahn liegen bleibt.

Von Oppeln bis Groſchwitz bewegt ſich die Bahnlinie über dem Plateau, an deſſen Fuße Oppeln liegt. Der Kalkſtein liegt hier an vielen Orten ganz frei, weshalb auch die Einſchnitte möglichſt vermieden und bei Projektirung der Steigungen der Bahn meiſt die natürlichen Erhebungen und Senkungen des Terrains berückſichtigt worden ſind. Von Groſchwitz aus ſenkt ſich das Terrain allmälig und finden ſich von hier ab bis nach Strebinow keine Spuren von Kalkſteinflötzen vor. Von der Byſtrzycer Mühle geht die Bahn auf einem ebenen und feſten, keiner Ueberſchwemmung ausgeſetzten Terrain, etwa 80 Ruthen links bei dem Dorfe Przybor vorbei, durch den Kondter und Gorasdzer Forſt, über die Feldmark von Gorasdze, letzteres Dorf etwa 150 Ruthen links liegen laſſend. Die Entfernung von dem Dorfe beträgt überall mehr, als geſetzmäßig beſtimmt iſt, nämlich 15 bis 20 Ruthen. Bei Gogolin durchſchneidet die Bahn einen an dieſes Dorf grenzenden Wieſengrund, wodurch eine 6 bis 8füßige Dammſchüttung auf etwa 200 Ruthen Länge erforderlich iſt. Letztere aber iſt nicht zu vermeiden, weil mehr rechts das Terrain noch tiefer wird und links, hart am Dorfe Gogolin, ſehr bedeutende Anhöhen mit zu Tage liegendem Kalkſtein ſich befinden, der jeden Einſchnitt ſehr koſtbar machen würde. Von Gogolin führt die Bahn, nahe dem Vorwerk, Strebinow vermeidend, in die ſogenannte Kremper Haide. Das Vorwerk Podolſchine bleibt, etwa 30 Ruthen von der Bahn entfernt, links liegen. Bei dieſer Führung der Linie wird das an dem Jeſchionna-Bach liegende Bruch vermieden und kann die Bahn ganz auf Ackerland, welches jedoch mitunter etwas niedrig liegt, geführt werden.

Die Kremper Haide iſt an denjenigen Stellen, wo die Bahn ſie durchſchneidet, hoch und trocken gelegen. Auf dem Roswadzer Terrain befinden ſich mehrere Sandhügel, welche von der Bahn durchſchnitten werden und deren Umgehung nicht gut möglich iſt, wenn nicht zu ſehr von der geraden Linie abgewichen werden ſoll. Die Durchſchneidung dieſer Hügel bietet übrigens nicht die geringſte Schwierigkeit dar, indem das wellenförmige Terrain die Unterbringung der auszuſchachtenden Erdmaſſen ungemein erleichtert. Die Dörfer Roswadze und Dziechowitz bleiben in ziemlicher Entfernung von der Bahn rechts liegen.

Bei Dziechowitz wendet ſich die Bahn etwas öſtlich, und führt nun in gerader Linie und auf ſehr ebenem, günſtigen Terrain bis nach Kandrzin an der Klodnitz, durch die Königl. Raſchower und Klodnitzer Forſten. Unmittelbar vor der Klodnitz werden auf Kusznicer Terrain einige unbedeutende Sandhügel durchſchnitten, welche das Material zu der Dammſchüttung im Klodnitzthale hergeben. Der Uebergang über dieſen Fluß iſt ſo günſtig als möglich, indem weder große Dammſchüttungen erforderlich, noch beſondere, den Brückenbau erſchwerende Umſtände, zu beſeitigen ſind. Der Fluß ſowohl als der Kanal werden normal überbrückt; der Baugrund iſt vorzüglich. Von

Kandrzin aus, wo der für Koſel beſtimmte Bahnhof am linken Ufer der Klodnitz erbaut werden ſoll, wendet ſich die Bahn vermittelſt eines Bogens von 1286,6 Ruthen Länge und 1000 Ruthen Halbmeſſer ganz gegen Weſten, führt, auf feſtem, ſandigen Terrain allmälig anſteigend, durch die herzoglich Schlawentſchützer Forſten, macht unweit Rudzienniez wieder einen Bogen von 682 Ruthen Länge und 1000 Ruthen Halbmeſſer und geht, nördlich von Laatſche vorbei, bis auf das Koslower Feld. Das Terrain von Kandrzin bis hier, welches größtentheils Forſtland iſt, erhebt ſich auf dieſer Strecke ſehr bedeutend, weshalb auch auf große Strecken die Steigungen 1:200 und 1:300 angewendet werden müſſen; jedoch iſt die Erhebung des Terrains ſo allmälig, daß nirgends außerordentliche Erdarbeiten erforderlich ſind. So wie die Linie auf das Koslower Feld tritt, wendet ſie ſich etwas nördlich, überſchreitet beim Oberhof des Dorfes Koslow das in demſelben befindliche tiefe Thal und geht von hier aus, die Straße von Ujeſt nach Gleiwitz überſchreitend, zwiſchen dem Vorwerk Fortuna und dem Dorfe Alt-Gleiwitz, das Thal des Klodnitz-Fluſſes zum zweiten Male durchſchneidend, nach Petersdorf. Dieſes Dorf bleibt links der Bahn liegen; die Bahn wendet ſich hier etwas ſüdlich, überſchreitet die Oppeln-Gleiwitzer und Gleiwitz-Tarnowitzer Chauſſee, in welcher Gegend der Bahnhof für Gleiwitz angelegt werden ſoll. Die ganze Strecke von Koslow bis Gleiwitz hin liegt in einem ſehr koupirten Terrain, weshalb hier große Dammſchüttungen, Einſchnitte und mehrere Kurven von 600 bis 500 Ruthen Halbmeſſer vorkommen. Auch der Boden iſt ſchwerer als von Oppeln aus und beſteht, beſonders auf der letzten Strecke, von Gleiwitz bis Koslow, aus feſtem Lehm.

Obgleich durch die oben beſchriebene Lage des Bahnhofes bei Gleiwitz ein Vortheil erreicht wird, indem er an den Königl. Hüttenwerken daſelbſt möglichſt nahe und bequem liegt, ſo tritt auf der anderen Seite der Uebelſtand entgegen, daß dann der Bahnhof etwa 400 Ruthen vom Mittelpunkte der Stadt ſich entfernt befindet. Näher an die Stadt zu kommen iſt aber wegen des Klodnitzthales nicht möglich; eben ſo wenig möchte die Führung der Bahn auf der Südſeite der Stadt, der bedeutenden Anhöhen und der Dörfer Richtersdorf und Tryneck wegen, zuläſſig ſein.

Die Strecke von Gleiwitz bis Schwientochlowitz gehört zu den ſchwierigſten auf der ganzen Bahnſtrecke. Das Terrain iſt außerordentlich koupirt, und war beſonders die Schwierigkeit, in dem Walde bei Sosnica und bei Poremba eine Linie zu ermitteln, groß, indem die Beſitzer Umſtände machten, das Durchlichten mehrerer Linien Behufs des Nivellements zu geſtatten.

Es war aber noch Hoffnung, daß dieſer Theil der Linie weſentliche Veränderungen erhalten konnte, wenn nur erſt die Gewißheit, daß der Bau wirklich ausgeführt würde, vorhanden war, und ſomit die Koſten der Aufſuchung einer beſſeren Linie nicht geſcheut zu werden brauchten. Die vorläufig ermittelte Linie iſt ſo beſchaffen, daß der Betrieb mit Dampfwagen darauf Statt finden kann; zugleich iſt die Ueberzeugung gewonnen, daß, wenn man dieſelbe bei Zabrze mehr ſüdlich verlegt, noch etwas günſtigere Steigungen gewonnen werden.

Vom Gleiwitzer Bahnhofe aus führt nämlich die Bahnlinie weſtlich fort, überſchreitet das Beuthener Waſſer und den Klodnitzer Kanal am oberen Ende des Hüttenteiches, wendet ſich hinter dieſem etwas nördlich und läßt das Vorwerk Mathiasdorf gegen 100 Ruthen nördlich liegen. In gerader Linie geht ſie von hier mitten zwiſchen dem Dorfe Zabrze und der Kolonie Dorotheenhof hindurch. Bei Dorotheenhof wendet ſich die Bahn ganz ſüdlich, geht eine Strecke entlang der Gleiwitz-Königshütter Chauſſee, überſchreitet dieſelbe in der Gegend der ſogenannten Dechen-Dampfmaſchine und wendet ſich hier wieder etwas nördlich. Die gedachte Chauſſee wird zum zweiten Male in der Gegend des Porembaer Chauſſeehauſes überſchritten und kann die Bahnlinie von hier bis nach Morgenrothhütte in das Thal verlegt werden, welches ſich längs der Chauſſee in ziemlich gerader Richtung bis zu gedachtem Hüttenwerke und mit einem ſtetigen Gefälle hin erſtreckt.

Die ſogenannte Morgenrothhütte bleibt etwa 25 Ruthen links der Bahnlinie liegen; zugleich wendet ſich die Bahn vermittelſt einer 288 Ruthen langen, 500 Ruthen Halbmeſſer habenden Kurve etwas ſüdlich und geht durch den Schomberger und Lippiner Forſt bis nach Schwientochlowitz, wo ſie ſich mittelſt einer Kurve von 500 Ruthen Halbmeſſer und 235 Ruthen Länge mit der vorhin angeführten Linie verbindet. Die Waſſerſcheide zwiſchen der Oder und Weichſel wird in der Gegend der Morgenrothhütte überſtiegen, und iſt das Terrain von hier bis Schwientochlowitz günſtiger, als dieſſeits der Waſſerſcheide. Der Bahnhof bei Schwientochlowitz dürfte am geeignetſten an der Straße von Königshütte nach Kochlowitz anzulegen ſein.

Von Schwientochlowitz führt die Bahnlinie in ebenem Terrain, rechts von den Dörfern Ober- und Nieder-Heiduck und Zalenſche, nach Kattewitz. Die Steigungen ſind hier günſtig und kommen nur unbedeutende Erdarbeiten vor. Bedeutender ſind letztere auf der Strecke von Kattowitz nach Janow bei Myslowitz. Von Janow bis Koczitow durchſchneidet die Bahnlinie ein ſehr bergiges Terrain, und finden ſich hier mit die bedeutendſten Erdarbeiten auf der ganzen Bahnlinie. Gleich hinter Janow iſt ein anſehnlicher Einſchnitt erforderlich, auf welchen wieder eben ſo anſehnliche Dammſchüttungen folgen. Es ſind auf dieſer Strecke 3 verſchiedene Linien nivellirt worden, von denen die günſtigſte links von der Amalien- und Alexanderhütte, rechts von den Dörfern Slupna und Bzrenskowitz, ſo wie der Stanislaw- und Eduardhütte vorbei, in das Dorf Koczitow führt. Das Vorwerk Zagurze bleibt rechts der Bahn liegen. Das Dorf Koczitow beſteht nur aus einzelnen zerſtreut liegenden Häuſern, daher die Durchführung der Bahnlinie durch daſſelbe mit Leichtigkeit und ohne große Koſten geſchehen kann. Von Koczitow aus wird das Terrain wieder günſtig, indem man hier nur eine große Ebene zu durchſchneiden hat. Die Bahn geht durch die Dziekowitzer Forſt hindurch, läßt das Dorf Imielin links liegen und durchſchneidet das Dorf Groß-Chelm an einer Stelle, wo die Gehöfte ſehr weit von einander entfernt ſind. Von letzterem Orte führt die Bahn in ziemlich gerader Linie bis nach Neu-Berun.

Das Ergebniß der ganzen, von Oppeln über Koſel und Gleiwitz nach Neu-

Berun bearbeiteten Bahnlinie iſt daher in Kurzem folgendes: Die Linie durchſchneidet im Ganzen ein ſehr günſtiges Terrain, mit Ausnahme der Strecken von Coslow bis Schwientochlowitz, ſo wie von Janow bis Koczitow. Die Strecke von Gleiwitz bis zur Morgenrothhütte iſt hinſichtlich der Erdarbeiten wie der darauf vorkommenden Steigungen die ungünſtigſte; jedoch laſſen ſich gerade an dieſer Stelle, bei ſpezieller Bearbeitung des Projekts, noch bedeutende Verbeſſerungen erzielen.

Stellt man nun eine Vergleichung der beiden ermittelten Bahnlinien an, ſo ergiebt ſich, daß, da die Oppeln-Koſel-Gleiwitzer Linie eine Länge von 35131,6 Ruthen, die Oppeln-Malapaner Linie eine Länge von 34082,4 Ruthen hat, letztere um 1049,2 Ruthen kürzer iſt, als die von Oppeln über Gleiwitz nach Neu-Berun. Auch iſt die Strecke von Malapane bis Borownian, mit Ausnahme der Durchſchneidung durch die Brüche zwiſchen Kowolowska und Zandowitz, günſtig zu nennen. Dagegen bietet die Strecke von Oppeln bis Malapane bedeutend mehr Schwierigkeiten und ſchlechtere Steigungen dar, als die Richtung von Oppeln nach Koſel. Dieſe Schwierigkeiten wachſen auf der Strecke von Miedar bis zur Davidshütte, und ſind ſelbſt mit den Arbeiten auf der Strecke von Gleiwitz bis Schwientochlowitz nicht zu vergleichen, woraus ſich erklärt, warum die mehr als $\frac{1}{2}$ Meile kürzere Malapaner Linie um 66600 Thlr., dem Anſchlage zufolge, theurer zu ſtehen kam als die Linie über Gleiwitz.

Was das Verhältniß der geraden Linien und Kurven auf beiden Bahnen anbetrifft, ſo ermittelte ſich, daß dieſes Verhältniß 1:4,44, bei der Malapaner dagegen 1:4,65, alſo etwas günſtiger als bei jener iſt, vorausgeſetzt, die Länge der Kurven bei beiden Bahnen iſt auf den Halbmeſſer von 427,3 Ruthen reduzirt. Dieſes nachtheilige Verhältniß für die Gleiwitzer Linie liegt in den beiden Hauptkurven beim Oppelner und Kandrziner Bahnhofe, wo die Richtung der Bahn an beiden Orten beinahe im rechten Winkel verändert werden muß. Die erſtere dieſer Kurven liegt aber in der horizontalen, die zweite in einer Steigung von 1:800; mithin liegen beide Kurven in ſehr günſtigen Steigungen. Nur auf der Strecke zwiſchen Gleiwitz und Schwientochlowitz liegt eine Kurve von 500 Ruthen und eine von 600 Ruthen Halbmeſſer in der Steigung von 1:100 und 1:120.

Die Malapaner Linie beſteht auf der Strecke von Oppeln bis beinahe nach Miedar hin aus ſchönen langen geraden Linien, welche durch ſanfte Kurven verbunden ſind, die 3 Meilen lange Strecke von Miedar bis Schwientochlowitz jedoch beinahe zur Hälfte aus Kurven; es kommen nämlich auf eine Länge von zuſammen 6550,8 Ruthen 2928,7 Ruthen Kurven. Wie nachtheilig eine ſolche Zuſammenhäufung von Kurven, welche ſämmtlich nur einen Halbmeſſer von 427,3 Ruthen haben, bei den ſtarken Steigungen von 1:75, 1:100, 1:120, 1:150 u. ſ. w. iſt, welche Gefahr beim Herabfahren und welche Schwierigkeiten mit dem Hinauffahren verbunden ſind, bedarf erſt weiter keiner Auseinanderſetzung. Die nachtheiligen Wirkungen dieſer einen Strecke wiegen reichlich den Vortheil der ſummariſch kürzeren Länge der Kurven der Malapaner Linie gegen die Gleiwitzer Linie auf; denn es kommt bei Beant-

wortung dieſer Frage nicht allein darauf an: wie lang und mit welchem Radius ſind die Kurven beſchrieben? ſondern, und was die Hauptſache iſt: in welchen Steigungen liegen ſie? und letztere Frage muß unbedingt zu Gunſten der Gleiwitzer Linie entſchieden werden.

Zu den Vorzügen der Oppeln-Gleiwitzer Linie verdient aber noch gerechnet zu werden, daß bis Kandrzin nur ſolche Steigungsverhältniſſe vorkommen, wie ſie auch von Breslau bis Oppeln vorhanden ſind, daß mithin ein ſchwerer Zug von Breslau bis Koſel ohne Hinderniſſe gelangen kann, während er auf der Malapaner Linie ſchon in Oppeln einer Hülfsmaſchine bedarf.

Eine Berechnung der Koſten des Betriebes auf beiden Bahnlinien ergab für die Malapaner Linie folgende Mehrkoſten:

1) Mehrausgabe an Zinſen wegen des größeren Anlage-Kapitals	8720 Thlr.	— Sgr.
2) Die Mehrkoſten der Transportkraft und Koſten für Oel, Talg, Hanf, desgl. Reinigen der Maſchinen	6825 „	— „
3) Ausfall wegen der ½ Meile kürzeren Strecke in der Einnahme	4166 „	20 „
Zuſammen	19711 Thlr.	20 Sgr.

welches, zu 4 Prozent gerechnet, einem Kapital von etwa 492000 Thlr. gleich kommt.

Aus Vorſtehendem dürfte ſonach genugſam erwieſen ſein, daß die Bahn über Koſel und Gleiwitz den Vorzug vor der über Malapane hatte. Die erſtere Linie wurde daher von der Geſellſchaft zur Ausführung gewählt und erhielt die Allerhöchſte Konzeſſion. Durch den Beſchluß der General-Verſammlung vom 20. Mai 1844 iſt jedoch beſtimmt, daß vorläufig der 2½ Meilen lange Theil der Bahn, welcher zwiſchen Myslowitz, dem Punkte, von dem die Zweigbahn nach Krakau abgehen ſoll, und dem Grenzorte Neu-Berun belegen iſt, nicht ausgeführt wird. —

Auf der bis jetzt theilweiſe ſchon in Angriff genommenen Strecke von Oppeln bis Gleiwitz iſt die im Vorigen angegebene Richtung, der Hauptſache nach, beibehalten, und ſind auf dieſem Theile der Bahn folgende Bahnhöfe beſtimmt worden:

1) Zu Gogolin, 2¾ Meilen von Oppeln, ½ Meile von Krappitz entfernt.
2) Zu Kandrzin bei Koſel, 5½ Meilen von Oppeln und ½ Meile von Koſel. Theils der Feſtung, theils des Jnundationsthales der Oder und des Dorfes Klodnitz wegen konnte der Bahnhof in nicht größerer Nähe von Koſel gelegt werden.
3) Bei Rudzienietz, etwa 2 Meilen vom vorigen entfernt.
4) Bei Gleiwitz. Die Entfernung von Oppeln bis hier beträgt 10 Meilen.

Auf der Linie von Gleiwitz bis Myslowitz ſind die Vorarbeiten zur Verbeſſerung der im Vorſtehenden angegebenen Linie erſt kürzlich beendet, und da die Baupläne gegenwärtig (Juni 1844) ausgearbeitet werden, ſo laſſen ſich über die Abänderungen noch keine näheren Angaben machen.

Außer dem Bahnhofe bei Myslowitz, welcher früher beim Vorwerke Ja-

now projektirt war, wird noch wohl einer bei Schwientochlowitz ¼ Meile von Königshütte, angelegt werden.

Die ganze Länge der Bahn wird nach ihrer Vollendung von Breslau bis Myslowitz etwa 26, bis Neu-Berun 28½ Meilen betragen.

c. Anlage- und Einrichtungskoſten.

Der Anſchlag nahm für die Strecke von Breslau bis zum Scepanowitzer Bahnhofe bei Oppeln eine Summe von 1,467596 Thlr., und zwar:

I.	Für	Erdarbeiten	109600 Thlr.
II.	„	Brückenanlage und Durchläſſe	187710 „
III.	„	Grund- und Fruchtentſchädigung	75930 „
IV.	„	Oberbau der Bahn	641720 „
V.	„	Wegeübergänge	5640 „
VI.	„	Bahnhöfe und Wärterhäuſer	169600 „
VII.	„	Aufſicht und Verwaltung	26600 „
VIII.	„	Bauutenſilien und unbeſtimmte Ausgaben	19350 „
IX.	„	Beſchaffung der Transportmittel, Wagen u. Maſchinen	175000 „
X.	„	Zinſen für die eingezahlten Kapitalien bis zum Betriebe der Bahn	56446 „
		Zuſammen	1,467596 Thlr.

Während des Baues ſtellte es ſich jedoch heraus, daß die veranſchlagte Summe nicht ausreichte und mehrere der vorangeführten Poſitionen bedeutend überſchritten werden mußten. Größtentheils wurde dieſe Ueberſchreitung durch Umſtände bedingt, die nicht vorherzuſehen waren.

Das Königl. Finanz-Miniſterium hatte nämlich angeordnet:

1) daß durchweg die veranſchlagte 12 Fuß breite Dammſchüttung um 3 Fuß breiter gemacht werden ſollte;
2) daß die Brücken über die Neiſſe eine Breite für 2 Geleiſe erhalten müßten.

Da nun die Neiſſe-Brücken ſehr nahe an einander liegen, ſo mußte der beträchtliche Damm durch das Neiſſe-Thal auch die hierzu erforderliche Breite, und zwar auf einer Länge von 300 Ruthen, erhalten.

Eine dritte Urſache der Mehrausgabe war die im Intereſſe des Unternehmens für zweckmäßig gefundene Führung der Linie ſtatt über Schurgaſt, wie ſie veranſchlagt war, über Löwen, wodurch namentlich die Koſten der Erdarbeiten ſehr geſteigert wurden.

Im Anſchlage waren ferner die Koſten des erforderlichen Grund und Bodens nur für ein Geleiſe berechnet. Der Vortheil der Geſellſchaft erheiſchte es jedoch, bei einer Bahn, die, mit einem bedeutenden Perſonenverkehr, auf einen beträchtlichen Güterverkehr rechnen darf, die Anlage eines doppelten Geleiſes für die Folge im Auge zu behalten. Unter dieſer Vorausſicht ſchien es im Intereſſe der Geſellſchaft unabweisbar, das Terrain für ein doppeltes Geleiſe zu erwerben. Dieſer Umſtand, und weil eine viel größere Zahl und eine größere Breite der Seitenwege erforderlich wurde, und die Ausgrabe-

Ländereien für die an den meiſten Stellen breiter zu ſchüttenden Dämme ein viel größeres Terrain gebrauchten, veranlaßte, daß der für Grund- und Fruchtentſchädigung angeſetzte Betrag bedeutend überſchritten wurde.

Auch bei den *Betriebsmitteln*, namentlich bei den Maſchinen, ergab ſich ein größerer Bedarf als der Anſchlag ihn auswies.

Um daher alle dieſe Ueberſchreitungen zu decken, wurde das durch 14297 Aktien aufgebrachte Aktien-Kapital von 1,429700 Thl. durch 370300 Thl. Prioritätsaktien vermehrt und ſo der Baufonds auf den Stand von 1,800000 Thlr. gebracht. Hiervon waren bis zum 31. Dezember 1843 nur 1,782972 Thlr. 19 Sgr. 6 Pf. in Anſpruch genommen, ſo daß am 1. Januar 1844 noch ein Bau-Koſtenbetrag von 17027 Thlr. 10 Sgr. 6 Pf. in Vorrath war, welcher theils für einige Neubauten, theils für die Anſchaffung von Betriebsmaterial verwendet werden wird.

Die Durchſchnittskoſten *einer* Meile der 10¾ Meilen langen Bahnſtrecke von *Breslau* bis zum *Scepanowitzer* Bahnhofe bei Oppeln ſtellen ſich daher nach deren gänzlichen Vollendung auf 167442 Thlr.

In Betreff der einzelnen Koſten wäre noch Nachſtehendes hervorzuheben:

Die höchſten Preiſe für den *Grunderwerb* waren bei Breslau 775 Thlr. pro Morgen, bei Ohlau 300 Thlr., bei Brieg 200 Thlr., bei Löwen und Oppeln 80 bis 100 Thlr.; der Durchſchnittspreis iſt etwa 200 Thlr. pro Morgen.

Für die *Erdarbeiten* waren folgende Preiſe feſtgeſtellt:

Lockerer und ſandiger Boden, welcher zu Aufträgen verwendet werden ſollte, abzugraben und zu verladen, pro Schachtruthe	6 Sgr.	— Pf.
Schwarzer, lehmiger und wenig kieſiger und ſteiniger Boden, desgl., pro Schachtruthe	7 „	— „
Durchweg kieſiger Boden, welcher nur mit der Radehaue bearbeitet werden konnte, desgl., pro Schachtruthe . .	8 „	— „
Der Transport wurde für jede 10 Ruthen weiter vergütet pro Schachtruthe mit	1 „	6 „

wofür jedoch das Planiren der Erdaufträge in dünnen Lagen, von höchſtens 1 Fuß Höhe, Seitens der Akkord-Leute ohne weitere Vergütung beſorgt werden mußte.

Bei Ausführung der *Gräben* und Anfertigung der *inneren* und *äußeren Böſchungen* derſelben wurde gezahlt:

a. *wenn die Erde in der Station Platz fand:*

bei ſchwarzer und lehmiger Erde zu beiden Seiten pro Schachtruthe	8 Sgr.	6 Pf.
bei lehmigem und weniger als die Hälfte kieſigem Boden zu beiden Seiten pro Schachtruthe	9 „	— „
bei mehr als die Hälfte kieſigem Boden zu beiden Seiten pro Schachtruthe	10 „	— „

Für Planiren in denjenigen Stationen, in welchen die Grabenerde Platz fand, wurde für jede 12 Mann ein Tagearbeiter à 6 Sgr. gutgethan.

b. wenn die Erde in andere Stationen verkarrt werden mußte:
für jede 10 Ruthen Transportweite . . . . 1 Sgr. 6 Pf.
für Anfertigung der gehörig geſtampften und planirten inneren Böſchung wurden durchweg vergütet pro laufende Ruthe . . . . 1 „ 6 „
für gewonnene und regelmäßig in 13 Zoll Höhe aufgeſetzte Feldſteine wurde eine Vergütung berechnet pro Schachtruthe mit . . . . 2 Thlr. — „ — „

c. wenn die Erde zu hohen Dammſchüttungen verkarrt werden mußte:

für eine Dammhöhe von 5—6 Fuß wurde pro Schachtruthe der verwendeten Erde ein Zuſchuß gewährt von . . . . — Sgr. 6 Pf.
für eine Dammhöhe von 6¼—12 Fuß pro Schachtruthe der verwendeten Erde ein Zuſchuß von . . . . 1 „ — „
für eine Dammhöhe von 12¼—18 Fuß erhielt diejenige Schachtruthenzahl, welche der 12füßige Damm erforderte, die vorbenannte Bezahlung, der Ueberſchuß aber einen beſonderen Zuſchuß pro Schachtruthe von . . . . . 1 „ 6 „
für eine Dammhöhe über 18 Fuß wurde die Schachtruthenzahl eines 18füßigen Dammes wiederum nach der letztgenannten Beſtimmung bezahlt, auf den Ueberſchuß aber ein nochmaliger Zuſchuß von . . . . 2 „ 6 „
pro Schachtruthe berechnet.

Ueber die veranſchlagten Baukoſten für die Weiterführung der Bahn vom Sczepanowitzer Bahnhofe bei Oppeln erwähnen wir das Nachſtehende.

In dem früheren Generalanſchlage des Ober-Ingenieurs Roſenbaum vom 11. September 1842 war das ganze Anlagekapital für die Bahnſtrecke von Oppeln bis Neu-Berun auf 2,190123 Thlr. berechnet, und zwar:

I.	für Erdarbeiten	342800	Thlr.
II.	„ Brücken und Durchläſſe	104290	„
III.	„ Oberbau	912964	„
IV.	„ Wegeübergänge	48520	„
V.	„ Grundentſchädigung	131746	„
VI.	„ Bahnhöfe	92600	„
VII.	„ Geräthſchaften und Utenſilien	42000	„
VIII.	„ Vermeſſungskoſten und Bearbeitung der Projekte	35000	„
IX.	„ Direktions- und Aufſichtskoſten	49580	„
X.	„ Dampf-, Perſonen- und Laſtwagen . .	250400	„
XI.	„ Insgemein	51160	„
XII.	„ Rendanturgebühren	5153	„
XIII.	„ Zinsverluſt	123970	„
	Zuſammen .	2,190123	Thlr.

Die Durchſchnittskoſten einer Meile der 17½ Meilen langen Bahnlinie ſtellten ſich hiernach alſo auf etwa 125200 Thlr.

Nachdem die Weiterführung der Bahn von der Geſellſchaft genehmigt war, wurde, wie im geſchichtlichen Theile ſchon erwähnt iſt, eine ſpezielle Unterſuchung der Bahnlinie von Oppeln aus vorgenommen und die Veranſchlagung der 21360,2 Ruthen langen Bahnſtrecke vom Scepanowitzer Bahnhofe bis Gleiwitz im Anfange des Jahres 1844 beendet. Die ganze Linie war zu dieſem Zwecke in vier Sektionen eingetheilt, und da die bereits eröffnete Bahnabtheilung von Breslau bis zum Scepanowitzer Bahnhofe ebenfalls in vier Sektionen zerfällt, ſo bildeten dieſe die V., VI., VII. und VIII. Sektion.

Die V. Sektion geht vom Scepanowitzer Bahnhofe bis Gogolin und hat eine Länge von	7275,2	Ruthen,
die VI. Sektion geht vom Gogoliner Bahnhofe bis Kandrzin und hat eine Länge von	3992,5	„
die VII. Sektion geht vom Kandrziner Bahnhofe bis Rudziennietz und hat eine Länge von	5076,0	„
die VIII. Sektion geht vom Rudziennietzer Bahnhofe bis Gleiwitz und hat eine Länge von	5016,5	„
Zuſammen .	21360,2	Ruthen.

In dem vorher erwähnten Generalanſchlage vom 11. September 1842 iſt der Theil vom Scepanowitzer Bahnhofe bis zum Oppelner Bahnhofe nicht mit einbegriffen geweſen, weshalb die Koſten für Anlage des Oppelner Bahnhofes, die Koſten für die Schüttung des Dammes durch das Oderthal und der Brücken in dieſem Damme dieſer Strecke zutreten. Die letzteren Bauten müſſen, höherer Beſtimmung zufolge, gleich für eine doppelte Geleisbreite, alſo für 26 Fuß Breite, ausgeführt werden.

Die ſpezielle Veranſchlagung ergiebt für die einzelnen Strecken folgende Koſtenſumme:

Gegenſtand.	Sektion V. Thlr.	ſg.	pf.	Sektion VI. Thlr.	ſg.	pf.	Sektion VII. Thlr.	ſg.	pf.	Sektion VIII. Thlr.	ſg.	pf.	Summa. Thlr.	ſg.	pf.
Tit. A. Erdarbeiten	52000	—	—	19000	—	—	53000	—	—	53700	—	—	177700	—	—
„ B. Brückenbauten	193878	21	5	6090	—	—	36788	—	—	61463	—	—	298219	21	5
„ C. Oberbau	186100	—	—	92200	—	—	140400	—	—	122570	—	—	541270	—	—
„ D. Wegeübergänge	12462	—	—	4812	—	—	11619	12	—	9238	—	—	38131	12	—
„ E. Grundentſchädigung	21100	25	4	8303	4	4	10009	8	2	20094	29	1	59508	6	11
„ F. Aufſichtskoſten	9840	—	—	5380	—	—	7020	—	—	7020	—	—	29260	—	—
„ G. Gebäude und Bahnhöfe	50400	—	—	—	—	—	49981	3	4	—	—	—	100381	3	4
„ H. Geräthe und Utenſilien	5200	—	—	1900	—	—	5300	—	—	5370	—	—	17770	—	—
Summa .	530981	16	9	137685	4	4	314117	23	6	279455	29	1	1,262240	13	8

Bei Veranſchlagung dieſer Bauwerke iſt nicht unberückſichtigt gelaſſen, was die Erfahrung bisher an die Hand gegeben.

Die Erdarbeiten ſind nach den bisher gezahlten Sätzen mit Rückſicht auf eine etwaige Erhöhung durch die wahrſcheinlich größere Konkurrenz in den Arbeiten und auf die hier und da vorkommenden Kalkſteinfelſen, welche durchſchnitten werden, in Anſatz gekommen. Auf allen 4 Sektionen ſind im Ganzen 234419,1 Schachtruthen Erde zu bewegen, und da ſämmtliche Erdarbeiten, inkluſive der Damm-, Regulirungs- und Böſchungs-Arbeiten, mit 177700 Thaler veranſchlagt ſind, ſo koſtet die Schachtruthe zu bewegender Erde im Durchſchnitt etwa 22 Sgr. 10 Pf.

Die Brückenbauten ſind im Ganzen mit 298219 Thlr. 21 Sgr. 5 Pf. veranſchlagt, davon kommen

1.	auf die erſte Fluthbrücke der Oder mit zwei Oeffnungen von à 30 Fuß lichter Weite	7986 Thlr.	23 Sgr.	11 Pf.
2.	auf die zweite Fluthbrücke von ſieben Oeffnungen à 40 Fuß	33985 „	20 „	— „
3.	auf die dritte Fluthbrücke von neun Oeffnungen à 40 Fuß	43170 „	18 „	3 „
4.	auf die eigentliche Oderbrücke mit zwölf Oeffnungen à 40 Fuß	71968 „	20 „	3 „
5.	auf die Brücke über den Mühlgraben mit drei Oeffnungen à 40 Fuß	18850 „	29 „	— „
6.	auf die zu den letzten Brücken erforderlichen Eisbrecher	10790 „	— „	— „
7.	auf die Brücke über die Klodnitz bei Kandrzin	18767 „	— „	— „
8.	auf die Brücke über die Klodnitz bei Laband	39500 „	— „	— „

ſo daß die übrigen 98 Stück größeren und kleineren Brücken und Durchläſſe, welche eine lichte Weite von 594 laufende Fuß haben, nur einen Koſtenaufwand von 53200 Thlr. bedingen. Die lichte Weite der größeren Brücken beträgt 1688 laufende Fuß, ſo daß auf der ganzen Strecke von Scepanowitz bei Oppeln bis nach Gleiwitz 2282 Fuß, im Lichten gemeſſen, zu überbrücken ſind. Es koſtet mithin der laufende Fuß Ueberbrückung bei den großen Brükken 145 Thlr. 5 Sgr., bei den kleineren dagegen 89 Thlr. 17 Sgr.

Zum größten Theile ſind alle dieſe Materialien durch abgeſchloſſene Kontrakte geſichert, auch theilweiſe ſchon auf die Bauſtellen angefahren. Die Bauhölzer zu den Brücken hat man ebenfalls alle in Lieferung vergeben, und zwar bedeutend unter dem Anſchlagspreiſe.

Die Materialien zum Oberbau ſind ſämmtlich beſchafft und die dafür bedungenen Preiſe mit einem angemeſſenen Zuſchlag für den Transport derſelben in Anſatz gekommen. Das Verlegen der Bahn iſt mit einem Preiſe, entſprechend den hierbei gemachten Erfahrungen, berechnet.

Da die Situationspläne der Bahnhöfe und Anhaltepunkte überall gefertigt ſind, ſo konnten die nöthigen Geleiſe auf den Bahnhöfen, eben ſo

die Ausweichungen, genau beſtimmt werden, und iſt daher hierin keinerlei Ueberſchreitung des Anſchlages zu befürchten.

Wegeübergänge ſind auf dieſer Strecke 144 Stück erforderlich; davon führen 137 Stück im Planum der Bahn über dieſelbe, 7 Stück aber unter derſelben hindurch; letztere ſind mit 10450 Thlr. veranſchlagt. Telegraphen und Wärterbuden ſind 87 Stück für dieſe Strecke berechnet. Die Telegraphen mit Nachtſignalen und Wärterbuden mit Oefen ſind veranſchlagt auf 7951 Thlr. 12 Sgr., ſo daß 19730 Thlr. für die Herſtellung der 137 Uebergänge im Planum der Bahn, für Erdarbeiten, für Schutzſchwellen, Barrièren und Verzäunungen, ſo wie für Pflaſterung oder etwa 144 Thlr. pro Stück übrig bleiben.

Der Grunderwerb iſt der Fläche nach, auf Grund der ſpeziellen Vermeſſungs-Regiſter, in Rechnung gekommen.

Die Preiſe ſind auf der Strecke von Scepanowitz bis Rzezitz, 1 Meile von Gleiwitz, ſchon feſtgeſtellt; für die jetzt noch nicht zu ermittelnden Flächen, welche zu den Grabenrändern und Seitenwegen erforderlich ſein dürften, ſind 20 bis 25 Prozent der zur Bahn akquirirten Flächen berechnet, welche Summe gewiß nicht verwendet werden wird. Die erforderlichen Ausgabeländereien und Ablagerungsplätze ſind nach Verhältniß der zu gewinnenden und abzulagernden Erdmaſſen ermittelt worden. Nach den ſpeziellen Regiſtern ergeben ſich folgende, zur Bahn erforderliche Flächen:

Sektion.	Zum Bahnkörper ſind erſorderlich		Veranſchlagter Preis dafür.			Prozentſatz von letzteren für die Seitenwege u. ſ. w.			Koſten der Grundſtücke zu den Seitenwegen.			Flächen der Ausgrabeländereien und Ablagerungsplätze.		Koſten dieſer Grundſtücke.			Beſondere Entſchädigungen.			Koſten des Grunderwerbs in Summa.		
	Morg.	□R.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Morg.	□R.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
V. . . .	169	24	12560	20	3	25	—	—	3140	5	1	60	—	5400	—	—	—	—	—	21100	25	4
VI. . . .	83	34	5826	24	6	25	—	—	1456	9	10	17	—	1020	—	—	2100	—	—	8303	4	4
VII. . . .	135	24	6674	11	10	20	—	—	1334	26	4	50	—	2000	—	—	—	—	—	10009	8	2
VIII. . . .	122	13	8562	29	1	25	—	—	2139	—	—	44	—	4400	—	—	5000	—	—	20094	29	1
Summa	509	95	31517	25	8	—	—	—	8070	11	3	171	—	12820	—	—	7100	—	—	59508	6	11

Die beſondere Entſchädigung, welche in der VI. und VIII. Sektion ausgeworfen wurde, iſt für den Abbruch und Umbau einiger Gebäude in Petersdorf bei Gleiwitz, ſo wie für Torfſtiche, durch welche die Bahnlinie geht, in Anſatz gebracht.

Unter obigen 509 Morgen 95 □Ruthen Terrain zur Bahn ſind inbegriffen:

der Oppelner Bahnhof mit .	10 Morgen	93 □Ruthen,
„ Gogoliner „ „	5 „	39 „
„ Kandrziner „ „	14 „	87 „
„ Rudziennietzer „ „	5 „	43 „
Zuſammen .	35 Morgen	82 □Ruthen.

Der Morgen Land zur Bahn inkl. der Bahnhöfe koſtet daher im Durchſchnitt etwa 62 Thlr., der Morgen Ausgrabeland etwa 75 Thlr., was darin ſeinen Grund hat, daß auf der VI. und VII. Sektion, wo die ſchlechteſte Bodenbeſchaffenheit iſt, verhältnißmäßig weniger Ausgrabeland erforderlich iſt, als auf der V. und VIII. Sektion.

Die Aufſichtskoſten ſind nach den durch die Erfahrung feſtgeſtellten Sätzen ermittelt und dürften daher ausreichend ſein.

Die Bahnhofs-Anlagen ſind nach einem größeren Maaßſtabe projektirt, als ſie in dem Generalanſchlage vom 11. September 1842 angenommen wurden. Veranlaſſung hierzu war die ſchon jetzt gewonnene Ueberzeugung, daß der Verkehr auf der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn durchaus größere Anlagen dieſer Art erfordert. Da eine ſpätere Vergrößerung der baulichen Anlagen ſtets ſehr koſtſpielig und für den Betrieb ſtörend iſt, ſo erſchien es zweckmäßig, dieſelben gleich jetzt in einer entſprechenden Weiſe auszuführen. Der Anſchluß der Brieg-Neißer, Wilhelms- und Krakau-Oberſchleſiſchen Bahnen wird ohnehin binnen wenigen Jahren einen zur Zeit noch gar nicht zu berechnenden Verkehr der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn zuführen. Zu dieſer Vergrößerung der Anlagen gehört der Bau größerer Empfangshäuſer, um dem Bedürfniß des Publikums zu genügen, die Königl. Poſt-Verwaltung zweckmäßig zu placiren, und ferner dann deshalb, weil es dringendes Bedürfniß iſt, in Oberſchleſien für alle Beamte des Bahnhofes auch Wohnungen zu beſchaffen, indem es dort überall, mit Ausnahme von Oppeln und Gleiwitz, unmöglich iſt, dieſe anderwärts angemeſſen einzurichten; eben ſo die Anlage von mehreren Nebengeleiſen, von zwei Waſſerſtationen auf jedem Bahnhofe, um das zeitraubende Hin- und Herfahren der Maſchinen auf den Stationen zu vermeiden, endlich ganz beſonders die Rückſichten für einen bei Kandrzin Statt findenden Anſchluß der Wilhelmsbahn und daher die unabweisliche Vergrößerung dieſes Bahnhofes mit ſeinen ſämmtlichen Baulichkeiten.

Sämmtliche Gebäude des Oppelner Bahnhofes, die Umwährung, Pflaſterung, die Waſſerleitungen, Waſſerkrähne, Pumpen, Waſſerbottiche, Vorwärmer, Drehſcheibe, Rollbrücken und Equipagerampe ſind veranſchlagt mit

	32316 Thlr.	2 Sgr.	8 Pf.,
beim Gogoliner Bahnhofe desgl. mit . .	18083 „	27 „	4 „
„ Kandrziner „ „ „ . .	31744 „	— „	— „
„ Rudziennietzer „ „ „ . .	18237 „	3 „	4 „

Die Anſchläge dieſer Anlagen ſind auf Grund der ſpeziellen Bauzeichnungen gefertigt, die Preiſe der Baumaterialien nach den darüber geſchloſſenen Lieferungsverträgen normirt, und wenn letztere auch noch nicht alle geſichert ſind, ſo läßt ſich doch nicht erwarten, daß bei den noch zu beſchaffenden eine bedeutende Steigung eintreten würde. Die Bauholz-Lieferungen zu allen dieſen Bahnhöfen ſind ſo billig vergeben, daß hieraus eine nicht unbedeutende Erſparung gegen den Anſchlag erwächſt.

Für Geräthſchaften und Utenſilien ſind im Ganzen 10 Prozent der für Erdarbeiten berechneten Koſten ausgeworfen, was den bisherigen Erfahrungen zufolge vollkommen ausreicht.

Da die Bahnſtrecke vom Scepanowitzer bis zum Gleiwitzer Bahnhofe etwa 10½ Meile beträgt, ſo würden ſich nach dem Vorſtehenden die Durchſchnittskoſten einer Meile auf etwa 120210 Thlr. ſtellen; es ſind jedoch hierin nicht mit einbegriffen die Koſten der Beſchaffung des Betriebsmaterials, der Zinsverluſt und mehrere andere kleinere Ausgaben.

Im Ganzen beſteht das zur Vollendung der Eiſenbahn bis Neu-Berun ſtatutenmäßig genehmigte Baukapital aus 2,400000 Thlr.; bringt man nun hiervon das für die im Vorhergehenden erwähnte Bahnſtrecke veranſchlagte Kapital von 1,262240 Thlr. in Abzug, ſo verbleiben 1,137760 Thlr., die zum Bau der 5½ Meile langen Bahnſtrecke von Gleiwitz bis Myslowitz, ferner zur Beſchaffung der Betriebsmittel u. ſ. w., ſo wie zur Anlegung eines zweiten Geleiſes von Oppeln bis Kandrzin bei Koſel, welche Koſten nach dem Beſchluſſe der am 20. Mai 1844 gehaltenen General-Verſammlung gleichfalls aus dieſem Fonds beſtritten werden ſollen, wohl ausreichen werden.

Da die Baupläne für die Linie zwiſchen Gleiwitz und Myslowitz gegenwärtig (Juni 1844) erſt ausgearbeitet werden, und wie im Vorſtehenden ſchon die vom Ober-Ingenieur Roſenbaum im Ganzen für die Strecke von Oppeln bis Neu-Berun im Jahre 1842 veranſchlagten Koſten angegeben haben, ſo enthalten wir uns der weiteren Angaben hierüber, auf die in ſpäteren Zeiten erſcheinenden Berichte der Direktion der Geſellſchaft verweiſend.

d. Steigungsverhältniſſe.

Auf der fertigen Bahnſtrecke von Breslau bis Scepanowitz bei Oppeln ſind dieſe ſehr günſtig zu nennen, indem die beiden größten Steigungen von

1:300 nur auf 300 Ruthen Länge und
1:343 " 293 " "

vorkommen.

Ueber die größeren Brücken, alſo der Neiße und Oder, läuft die Bahn horizontal hinweg; auch auf den Bahnhöfen iſt eine horizontale Lage oder eine derſelben nahe kommende Steigung angeordnet worden.

Im Ganzen ergiebt ſich, daß $\frac{1}{5}$ der ganzen Länge horizontal liegen, die Hälfte der Bahnlänge $\frac{1}{1000}$—$\frac{1}{1400}$ Steigungen und nur $\frac{3}{10}$ der Bahn größere als $\frac{1}{1000}$ Steigungen paſſiren.

Für die Fortſetzung der Bahn von Oppeln bis Neu-Berun erſieht man aus dem Berichte des Ober-Ingenieurs Roſenbaum nachſtehende Reſultate:

Steigung von 1 zu:	Fallen.	Steigen.
	Länge in Ruthen.	
1500	477,6	—
1100	—	300
800	500	1000
750	652,1	—
600	859	440
480	—	1300
400	500	420
320	—	230
300	2942,8	6356,0
250	500	—
200	1510	3340,0
120	—	800
100	1350	860
	9291,6	15046,0

24337,6 Ruthen.
Hierzu 10794,0 „ horizontal,
Zuſammen 35131,6 Ruthen.

Es ergiebt ſich hieraus, daß die Steigungsverhältniſſe nicht ſo günſtig ſind als auf der vollendeten Strecke, jedoch dürften ſich auch hier durch die in neuerer Zeit angeſtellten Vermeſſungen und Nivellements beſſere Reſultate ergeben haben.

e. Krümmungsverhältniſſe.

Die Kurven auf der dem Verkehre eröffneten Bahnſtrecke ſind möglichſt groß angelegt, meiſt mit einem Halbmeſſer von 1000, mindeſtens aber von 500 Ruthen, weshalb manche die bedeutende Länge von 500 bis 600 Ruthen erlangen. Das Verhältniß der Bogenlinien zu den der geraden iſt etwa wie 1:8.

Auf dem projektirten Theile der Bahn von Oppeln nach Neu-Berun ſtellen ſich nach dem ſchon mehrfach erwähnten Berichte des Ober-Ingenieurs Roſenbaum die Krümmungsverhältniſſe weit ungünſtiger, indem von den 35131,6 Ruthen der Länge der Bahn 10733,2 Ruthen in den Kurven, 24398,4 Ruthen aber in den geraden Linien ſich befinden.

Das Verhältniß der Bogenlinien zu den der geraden Linien iſt daher beinahe 1:2, zur ganzen Länge der Bahn 1:2,3.

Auf der Bahnſtrecke von Oppeln bis Schwientochlowitz kommen 24 Kurven vor, von welchen 10 einen Radius von 1000 Ruthen, 3 einen Radius von 600 Ruthen, 10 einen Radius von 500 Ruthen und 1 einen Radius von 225 Ruthen haben; die letztere Krümmung liegt am Ausgange des Oppelner Bahnhofes. Die andern Kurven auf der Strecke von Schwientochlowitz bis Neu-Berun; 20 an der Zahl ſind insgeſammt mit einem Halbmeſſer von 427,3 Ruthen = einer engliſchen Meile beſchrieben.

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Der Bahndamm auf der fertigen Strecke von Breslau bis Scepanowitz

iſt mit den nöthigen Ausweichungen für ein Geleiſe hergeſtellt, der Grund und Boden jedoch gleich zu einem zweiten Geleiſe erworben. Die obere Breite desſelben ſollte nach dem erſten Anſchlage 12 Fuß betragen; durch Beſtimmung des Königl. Finanz-Miniſteriums wurde jedoch angeordnet, daß die Dammſchüttung durchweg in einer obern Breite von 15 Fuß geſchehen müſſe. Der mithin 15 Fuß breite Fahrdamm iſt mit Seitengräben verſehen, welche bei einer Sohlenbreite von 2 Fuß anderthalbfüßige Böſchungen und eine Tiefe von 2 Fuß haben. Die Böſchungen der Dämme ſind anderthalbfüßig, eben ſo die Einſchnitte, nur mit dem Unterſchiede, daß bei letzteren das unterſte Bankett am Graben 2 Fuß, die übrigen aber blos anderthalb Fuß Breite haben. Bei den Dämmen ſind keine Banketts geſchüttet.

Das Geleiſe hat 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll Engliſch oder 4 Fuß $6\frac{3}{4}$ Zoll Preußiſch lichte Weite.

Die Schienen ſind von gewalztem Eiſen, haben eine Schwere von 45 Pfund pro Yard oder 15 Pfund pro laufenden Fuß, und die ſogenannte Vignoles'ſche Form. Sie ſind auf eichenen Querſchwellen mittelſt Hakennägeln befeſtigt und haben an den Stößen ſchmiedeeiſerne Platten als Unterlage. Die 8 Fuß langen, 12 Zoll breiten, 6 Zoll dicken eichenen Unterlagshölzer liegen in einer Entfernung von $2\frac{1}{2}$ Fuß von Mitte zu Mitte auf einer Kiesbettung, welche 8 Fuß Breite und etwa 6 Zoll Stärke hat.

Die Schienen ſind theils aus Aachen, theils aus Belgien und England bezogen; von den in England beſtellten gingen 4000 Ztr. im Monat Mai 1842 an der jütländiſchen Küſte verloren. Dieſer Ausfall wurde dazu benutzt, um die erſten ſchleſiſchen Schienen zu verwenden, welche in dem neu etablirten Walzwerk auf der Laura-Hütte gefertigt worden waren.

Einigermaaßen bedeutende Dammarbeiten kommen bis Oppeln nur zwiſchen Ohlau und Brieg vor, wo einzelne Aufträge bei Giersdorf und Loſſen von 18—21 Fuß nöthig waren, ſodann, wie ſchon unter Anlagekoſten erwähnt iſt, auch in der Neiße-Niederung, wo der zwiſchen den beiden Brükken befindliche 300 Ruthen lange Damm in einer Breite für zwei Geleiſe ausgeführt werden mußte.

Der intereſſanteſte Punkt auf der bis jetzt eröffneten Bahnſtrecke bis Oppeln iſt unſtreitig der Durchſtich bei Loſſen, der einen wahrhaft großartigen Anblick gewährt. Hoch über den Köpfen der Vorüberfahrenden leiten luftige Brücken die Landſtraße über die Bahn hinweg, während vorher, wo das Terrain ſich ſenkt, die Landſtraßen unter der Bahn fortgehen.

Die bedeutendſten Bauwerke ſind die Brücken über die Ohlau, 200 Fuß, und über die Neiße, 400 Fuß lang; letztere in einer Breite von zwei Geleiſen. Sie haben maſſive Stirn- und Flügelmauern, hölzerne Mitteljoche und ſind mit ſtarker Decklage von dreifachen verzahnten Trägern erbaut.

An Brücken und Durchläſſen ſind ferner auf der Bahn vorhanden:

44 Brücken mit einer Oeffnung in verſchiedenen Weiten mit maſſiven Stirnen und Flügeln, ſo wie mit ſtarkem Holzbau;

6 gewölbte Brücken mit einer Oeffnung in verſchiedener Weite;

4 Doppeldurchläſſe mit maſſiven Stirnen und Flügeln und mit Granitplatten aus den Strehlener Steinbrüchen überdeckt;

49 einfache Durchläſſe desgleichen;

676 laufende Fuß Seitendurchläſſe zum Uebergang von Kommunikations- und Feldwegen.

Von den Bahnhöfen ſind der zu Breslau und zu Brieg hervorzuheben. Der erſtere beſteht aus einem Empfangshauſe, Ankunftsgebäude, Lokomotiv- und Wagenſchuppen, einem Magazin und einem Inſpektions-Gebäude nebſt Brunnen und Bewährungen.

Von den übrigen Bahnhöfen iſt ein jeder mit einem Verwaltungs-Gebäude, mit Schuppen zur Unterbringung der Lokomotive, Wagen, Kohlen und Kaufmannsgüter verſehen. —

Ueber die Fortſetzung der Bahn vom Scepanowitzer Bahnhofe aus erwähnen wir Folgendes.

Die Breite des Planums ſoll, mit Ausnahme der Strecke von Oppeln bis Kandrzin bei Koſel, nur für ein Geleiſe eingerichtet werden und 15 Fuß betragen; das Terrain wird jedoch zu einer Doppelbahn erworben. Die Konſtruktion des Oberbaues wird in derſelben Art wie auf der Strecke zwiſchen Breslau und Oppeln ausgeführt, nur daß Schienen genommen werden, deren Gewicht pro Yard 51 Pfund oder pro laufenden Fuß 17 Pfund beträgt.

Auf der bis jetzt veranſchlagten Bahnlinie vom Scepanowitzer Bahnhofe bis Oppeln ſind in den 4 Sektionen folgende Erdmaſſen zu bewegen:

Station.	Auftrag.	Abtrag und Grabenerde.	Zur Seite abzulagern.	Zur Seite zu entnehmen.
	Schachtruth.	Schachtruth.	Schachtruth.	Schachtruth.
V	45043,1	32733,0	20745,4	33055,5
VI	16082,1	20189,8	9642,2	5534,5
VII	68026,9	20727,5	2988,8	50288,2
VIII	67189,1	36878,7	4701,5	35011,9
	196341,2	110529,0	38077,9	123890,1
	38077,9			110529,0
	234419,1			234419,1

Es ſind alſo in Summa 234419,1 Schachtruthen Erde zu bewegen, was etwa 20000 Schachtruthen pro Meile ausmacht, alſo im Ganzen ſehr günſtig iſt.

An Hauptbrückenbauten ſind auf dieſer Strecke erforderlich:

1 Brücke über die Oder bei Oppeln mit 12 Oeffnungen à 40 Fuß lichter Weite;

3 Fluthbrücken über dieſelbe, eine mit 2 Oeffnungen à 30 Fuß, eine mit 7 Oeffnungen à 40 und eine mit 9 Oeffnungen ebenfalls von 40 Fuß lichter Weite;

1 Brücke über den Mühlgraben mit 3 Oeffnungen à 40 Fuß:

1 Brücke bei Kandrzin

und eine bei Laband über die Klodnitz.

An kleineren Brücken ſind 98 vorhanden, und zwar:

2 Stück über den Kanal à 26 Fuß lichter Weite, mithin ſind hiermit überbrückt . . . . 52 laufende Fuß,

1 à 20 Fuß	. 20	„ „
2 à 15 „	. 30	„ „
2 à 14 „	. 28	„ „
9 à 12 „	. 108	„ „
1 à 10 „	. 10	„ „
7 à 8 „	. 56	„ „
15 à 6 „	. 90	„ „
15 à 5 „	. 75	„ „
13 à 4 „	. 52	„ „
10 à 3 „	. 30	„ „
2 à 2½ „	. 5	„ „
19 à 2 „	. 38	„ „
Zuſammen	. 594	laufende Fuß.
Hierzu die Oderbrücken $2 \times 30 + (7+9+12+3)\ 40 =$	1300	„ „
die Kandrziner Klodnitzbrücke mit 6×30 Fuß lichter Weite . . .	180	„ „
die Gleiwitzer Brücke desgleichen mit 26×8 Fuß	208	„ „
Es ſind alſo im Ganzen auf der 21360,2 laufende Ruthen langen Strecke von Scepanowitz bei Oppeln bis nach Gleiwitz hin zu überbrücken	2282	laufende Fuß im Lichten gemeſſen.

Sämmtliche Brücken werden in ihren Fundamenten von guten lagerhaften Kalkſteinen, in den Stirn- und Flügelmauern von guten Mauerſteinen, die Gewölbe von Klinkern aufgeführt; die Mittel- und Stirnpfeiler der Oder- und Klodnitzbrücken werden außerdem alle mit Klinkern verblendet. Der Oberbau der Brücken über die Oder und den Mühlgraben, desgleichen über die Klodnitz bei Gleiwitz ſoll eine Eiſenkonſtruktion erhalten, wogegen bei den übrigen größeren Brücken hölzerne Sprengwerke die Fahrbahn tragen. Die zuerſt bei der großen Oderbrücke angeſtellten Verſuche mit eiſernen Sprengwerken mißlangen, indem dieſelben 1000 Ztr. Tragkraft haben ſollten, aber ſchon bei 728 Ztr. zerbrachen.

Der Bedarf an Mauermaterial zu dieſen Brücken iſt:

2465 Schachtruthen Kalkbruchſteine,
1,275000 Mauerſteine großen Formats,
1,737000 „ von Klinker-Format,
2,232500 Klinker,
240000 Formſteine zu den runden Enden der Mittelpfeiler,
7946 Tonnen eingelöſchten Kalk.

Die Nebengeleiſe auf dem Oppelner Bahnhofe haben						
eine Länge von . .	316,8	Ruthen	mit	16	Ausweichungen,
auf dem Gogoliner .	158,0	„	„	7	„
„ Kandrziner .	411,0	„	„	13	„
„ Rudzienniezer	158,0	„	„	7	„
Zuſammen .	1043,8	Ruthen	mit	43	Ausweichungen.

Die ganze Bahnſtrecke iſt 21360,2 Ruthen lang, daher beträgt die Summe der ganzen zu verlegenden Bahn, inkl. der Geleiſe auf den Bahnhöfen, 22404 Ruthen oder 11,2 Meilen. Für den Kandrziner Bahnhof ſind insbeſondere mehr Nebengeleiſe als früher angenommen, weil der Anſchluß der Wilhelmsbahn an dieſem Punkte dies unerläßlich machte.

Wegeübergänge ſind auf dieſer Strecke 144 Stück erforderlich; davon führen

137 Stück im Planum der Bahn über dieſelbe,
7 „ aber unter derſelben hindurch.

An Materialien zu dieſen Durchfahrten werden gebraucht:

220 Schachtruthen Kalkbruchſteine,
253000 Mauerſteine großen Formats,
510 Tonnen Kalk.

Dieſe Durchfahrten werden, je nachdem es die Höhe des zu ſchüttenden Dammes erlaubt, theils gewölbt, theils mit gußeiſernen Trägern überdeckt, theils erhalten ſie auch nur eine gewöhnliche, aus hölzernen, verzahnten Trägern beſtehende Fahrbahn.

Zu den Bahnhofsanlagen, welche, wie ſchon unter Anlagekoſten erwähnt iſt, wegen der zu erwartenden Verkehrsverhältniſſe in einem größeren Maaßſtabe ausgeführt werden ſollen, wie früher projektirt war, ſind an Mauermaterialien erforderlich:

Beim Bahnhofe	Bruchſteine.	Mauerſteine.	Klinker.	Tonnen Kalk.
Oppeln . . .	392	371700	5200	925½
Gogolin . .	96	255100	1050	495½
Kandrzin . .	392	371700	5200	925½
Rudzienniez .	96	255100	1050	495½
Zuſammen .	976	1,253600	12500	2842

Ueber die Fortſetzung von Gleiwitz aus läßt ſich, da die Generalanſchläge noch nicht vollendet ſind, nur anführen, daß die Konſtruktionsart des Oberbaues ganz dieſelbe wie bis hierher ſein wird. Sehr große Bauwerke werden nicht vorkommen, da nur kleine Gewäſſer zu überſchreiten ſind, höchſtens dürften wegen des ungünſtigen Terrains zwiſchen Gleiwitz und Schwientochlowitz die Erdarbeiten etwas bedeutend ausfallen.

g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen.

Der Betrieb wurde am 22. Mai 1842 mit 3 Maſchinen von Sharp, Roberts et Comp. in Mancheſter: Sileſia, Breslau und Ohlau eröffnet. Im Juli 1842 wurde noch eine von Edmundt's und Herrenkohl in Aachen

ohne Auftrag geſandte 12zöllige Maſchine für 7000 Thlr. angekauft, und im September 1842 lieferte A. Borſig in Berlin 3 Maſchinen: Löwen, Oppeln und Oels, zu welchen im Oktober 1843 die Maſchine Boruſſia von demſelben hinzutrat, ſo daß Ende des Jahres 1843 acht Dampfmaſchinen im Betriebe waren.

Im Durchſchnitt koſtete jede dieſer Maſchinen etwa 12000 Thlr.

Die Dimenſionen dieſer Maſchinen ſind:

Namen der Maſchinen.	Durchmeſſer des Zylinders.		Größe des Hubes.		Länge des Keſſels.		Durchmſſer des Keſſels.		Zahl d. Röhren.	Größe der Triebräder.		Größe der Laufräder.	
	Fuß.	Zoll.	Fuß.	Zoll.	Fuß.	Zoll.	Fuß.	Zoll.	Stück.	Fuß.	Zoll.	Fuß.	Zoll.
Sileſia . .	—	11	—	18	8	—	3	2	89	5	—	3	6
Breslau . .	—	11	—	18	8	—	3	2	89	5	—	3	6
Ohlau . .	—	11	—	18	8	—	3	2	89	5	—	3	6
Brieg . .	—	12½	—	18	8	—	3	4	118	5	—	3	6
Löwen . . .	—	11	—	18	8	6	3	1	89	4	6	2	9
Oppeln . .	—	11	—	18	8	6	3	1	89	4	6	2	9
Oels . . .	—	11	—	18	8	6	3	1	89	4	6	2	9
Boruſſia . .	—	12	—	20	8	9	3	4	111	5	—	3	2

Die Transportmittel beſtanden Mitte des Jahres 1844 aus:

4 vierrädrigen Wagen I. Klaſſe,
5 ſechsrädrigen „ II. Klaſſe zu 4 Koupés,
3 „ „ II. „ mit 2 Batard-Koupés I. Klaſſe,
2 vierrädrigen „ II. „ mit 1 Koupé I. Klaſſe,
10 „ „ II. „
14 „ „ III. „ bedeckt und mit Bremſen,
10 „ „ III. „ „ „ ohne „
7 ſechsrädrigen „ III. „ „ „ „ „
5 vierrädrigen „ III. „ „ „ mit „
5 ſechsrädrigen „ III. „ „ „ ohne „
5 vierrädrigen „ III. „ offen „ „ „
10 „ Paſſagiergepäckwagen mit Bremſen,
40 „ Güterwagen,
2 „ offenen mit 5 Fuß hohen beweglichen Aufſätzen,
18 „ Güter-Equipagewagen,
18 ſechsrädrigen „ „ „
2 Pferdewagen,
2 Viehwagen,
3 Schneepflügen ꝛc.

157 Fahrzeugen nebſt 6 Erdtransportwagen zum Dienſt auf der Bahn, ſo wie 4 Poſtgüterwagen.

Von 157 Fahrzeugen ſind 116 Stück, ſo wie die 6 Erdtransportwagen in den Werkſtätten der Geſellſchaft, 35 in Berlin bei Pflug und Zoller und 6 bei Breslauer Wagenfabrikanten gebaut.

Sämmtliche Perſonen- (mit Ausnahme der 5 offenen), Bagage- und Güterwagen ſind mit Zink gedeckt und dadurch weſentlich geſchützt.

Zur Reparatur der Lokomotive, ſo wie zum Neubau und zur Reparatur der Wagen befindet ſich auf dem Breslauer Bahnhofe eine Werkſtätte.

b. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten.

Ehe wir dieſe genauer betrachten, müſſen wir noch erwähnen, daß die Bahn

am 22. Mai 1842 bis Ohlau,
„ 3. Auguſt 1842 bis Brieg und
„ 29. Mai 1843 bis Oppeln

dem Verkehr eröffnet wurde, und daher erſt die ganze Bahn bis ult. Dezember 1843 ſeit 7 Monaten im Betriebe ſtand.

Die Betriebsreſultate in dem Zeitraume vom 22. Mai 1842 bis 31. Dezember 1843 waren nun:

Einnahme.

Perſonengeld: 374278 Reiſende . . .	155235 Thlr.	10 Sgr.	4 Pf.
Gepäckſcheingeld und Ueberfracht . . .	4685 „	9 „	2 „
Für den Transport von Hunden, Pferden und anderen Thieren	632 „	3 „	8 „
Für den Transport von Equipagen . .	2816 „	15 „	— „
Güterfracht nach Abzug der Ab- und Anfuhrlöhne	20398 „	3 „	4 „
Lagermiethe	18 „	28 „	1 „
Pachten und Miethen	3964 „	4 „	5 „
Für extraordinäre Leiſtungen	729 „	28 „	4 „
Ueberſchuß an berechneten, aber nicht verausgabten Generalkoſten i. d. Anſtalten	5156 „	3 „	10 „
	193636 Thlr.	16 Sgr.	2 Pf.

Ausgabe.

1. Unterhaltung der Bahn	20150 „	14 „	5 „
2. Unterhaltung der Gebäude u. Feuer-Aſſekuranz	2376 „	26 „	8 „
3. Unterhaltung der Maſchinen . . .	10163 „	17 „	3 „
4. Unterhaltung der Wagen	4037 „	2 „	10 „
5. Spezielle Betriebskoſten	8534 „	16 „	10 „
6. Brennmaterial für die Maſchinen .	17885 „	12 „	2 „
7. Gehalte und Diäten	41149 „	8 „	11 „
8. Allgemeine Betriebskoſten	1289 „	9 „	5 „
9. Bekleidung der uniformirten Beamten	1254 „	26 „	5 „
10. Koſten des Zentral-Büreaus . . .	157 „	20 „	9 „
11. Unterhaltung der Waſſerkrähne u. Pumpen ꝛc.	170 „	9 „	11 „
12. Zinſen nach Maaßgabe der verſchiedenen Betriebsabſchnitte	74100 „	10 „	8 „
	181269 Thlr.	26 Sgr.	3 Pf.

Balance.

Die Einnahme iſt . . . . 193636 Thlr. 16 Sgr. 2 Pf.
Die Ausgabe dagegen . . . . 181269 „ 26 „ 3 „

Bleibt Ueberſchuß . 12366 Thlr. 19 Sgr. 11 Pf.

der, einſchließlich der Zinſen, einem Ertrage von $4\frac{13}{15}$ Prozent gleich iſt oder 4 Thlr. 25 Sgr. 11 Pf. pro 100 Thlr. Aktie.

Die Betriebseinnahmen in den einzelnen Monaten waren:

Monat.	1842.			1843.			1844.		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Januar	—	—	—	4522	—	—	8729	25	10
Februar	—	—	—	4896	—	—	8475	15	9
März	—	—	—	6546	—	—	10803	2	3
April	—	—	—	6689	—	—	12716	14	1
Mai	2109	—	—	8399	—	—	15715	4	5
Juni	13465	—	—	19149	8	6			
Juli	6770	—	—	16305	12	8			
Auguſt	8587	—	—	15300	10	—			
September	7853	—	—	14591	—	—			
Oktober	6644	—	—	12912	24	—			
November	5601	—	—	10450	27	1			
Dezember	6211	—	—	10316	13	8			

Betrachten wir nun die einzelnen Ausgaben genauer, ſo ergeben ſich folgende Reſultate.

Die **Unterhaltung des Oberbaues** hat in Folge des naſſen Sommers und Herbſtes vom Jahre 1843 erhebliche Ausgaben erfordert; die hohen Dämme in der Gegend von Brieg, Loſſen und Löwen konnten oft nur mit äußerſter Anſtrengung in fahrbarem Zuſtande erhalten werden.

Die ſeit Eröffnung der Bahn verwendeten Unterhaltungskoſten für dieſelbe vertheilten ſich wie nachfolgend:

a. Unterhaltung der Brücken, Durchläſſe und Wegeübergänge 151 Thlr. 3 Sgr. — Pf.
b. Unterhaltung der Anpflanzungen . . 112 „ 6 „ 8 „
c. Unterhaltung der Bahn und des Bahnkörpers . . . . 15981 „ 6 „ 3 „
d. Material dazu . . . . 2666 „ 21 „ — „
e. Unterhaltung der Bahn-Utenſilien . . 1090 „ 10 „ 1 „
f. Unterhaltung der Wachthäuſer und Signalvorrichtungen . . . . 148 „ 27 „ 5 „

20150 Thlr. 14 Sgr. 5 Pf.

Die hier folgende Tabelle ergiebt die Anzahl der im Jahre 1843 durchſchnittlich in jedem Monat beſchäftigt geweſenen Arbeiter, ſo wie des zur Unterſtopfung der loſen Schwellen verbrauchten Kiesmaterials.

Monat.	Zahl der durchſchnittlich beſchäftigten Arbeiter im Monat.					Verwendeter Kies in Schachtruthen.				
	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
	Bahnmeiſterabtheilung.					Bahnmeiſterabtheilung.				
I. Abtheilung. Von Breslau nach Brieg.										
Januar	5	7	4	6	7	—	1	½	3	1
Februar	8	11	11	12	70	3	20½	3	4¼	13¼
März	8	14	8	12	26	3	6	1	1	2½
April	21	22	18	27	64	10¾	5½	2¾	4¾	11
Mai	28	65	11	26	81	6½	9	2	½	13
Juni	14	18	10	20	58	1	8	2	½	18
Juli	12	16	13	20	53	2	2¼	1	½	19
Auguſt	9	19	13	15	25	10	3	1	¾	11½
September	12	23	14	18	32	¾	2	1	2	22¾
Oktober	10	17	14	21	32	3½	4	1	¾	25
November	10	15	13	27	18	4½	6¾	3¼	½	16½
Dezember	10	15	9	21	16	¾	½	1	2	25½
Zuſammen	147	242	138	225	472	45¾	68½	19½	20½	179
oder im Durchſchnitt täglich	12¼	20⅙	11½	18¾	39⅓					
II. Abtheilung. Von Brieg bis Oppeln.										
Juni	42	49	54	34	31	12	24	12	6	5½
Juli	46	47	42	27	32	16	20	16	3	3
Auguſt	34	41	42	29	28	24	20	13	9	6
September	31	34	33	29	25	12	3	5	10	8
Oktober	33	35	31	31	26	6½	9½	14½	6	3½
November	32	32	26	26	23	24	1	12	7	3
Dezember	20	30	26	15	17	9	10	30	8	4
Zuſammen	238	268	254	191	182	103½	87½	102½	49	33
oder im Durchſchnitt täglich	34	38 2/7	36 2/7	27⅔	26					

Die Bahnmeiſterſtrecken ſind faſt gleich groß.

Aus dieſen Nachweiſungen ergiebt ſich, daß auf der I. Abtheilung die V. Strecke in der Unterhaltung am koſtbarſten geweſen iſt, wie dies wegen der hier befindlichen hohen Dämme, welche größtentheils aus dem ſchlechteſten Material beſtehen, leicht erklärlich iſt. Kies wurde auf dieſer Strecke allein mehr verbraucht, als auf allen übrigen 4 Sektionen.

Die II. Abtheilung hat zur Unterhaltung im Durchſchnitt viel mehr als die I. an Arbeitskräften erfordert, weil nicht nur auf jener die Erdarbeiten viel bedeutender ſind, als auf dieſer, und die viel höheren Dämme und ſehr tiefen Einſchnitte auch größere Unterhaltungskoſten verurſachen, ſondern weil die I. Abtheilung bereits reſp. 7 und 5 Monate länger im Betriebe iſt, als die II., dieſe daher viel größerer Nachhülfe noch bedarf, als die älteren Erdarbeiten. Ueberdies haben in der II. Abtheilung die Dämme faſt durchgehends von ſtrengem Lehm- und Lätteboden geſchüttet werden müſſen, bekanntlich der ſchlechteſten Bodenart zu derartigen Bauwerken.

Vom 1. Januar bis ult. Mai 1843 hat die Strecke von Breslau bis Brieg (5 Monate, 5½ Meile) erfordert für Unterhaltung:

a. der Brücken	27 Thlr.	29 Sgr.	3 Pf.
b. der Anpflanzungen	32 „	8 „	— „
c. des Bahnkörpers	2679 „	25 „	7 „
d. Material dazu	121 „	28 „	9 „
e. der Bahn-Utenſilien	463 „	24 „	8 „
f. Wachthäuſer und Signalvorrichtungen .	20 „	17 „	1 „
Zuſammen .	3346 Thlr.	13 Sgr.	4 Pf.

Vom 1. Juni bis ult. Dezember 1843 hat dagegen die Unterhaltung der Bahn bis Oppeln (11 Meilen 7 Monate) gekoſtet:

a. Unterhaltung der Brücken	47 Thlr.	28 Sgr.	3 Pf.
b. der Anpflanzungen	79 „	28 „	8 „
c. der Bahn und des Bahnkörpers . .	10559 „	7 „	8 „
d. Material dazu	1602 „	17 „	3 „
e. Unterhaltung der Bahn-Utenſilien . .	578 „	24 „	2 „
f. der Wachthäuſer u. Signalvorrichtungen	79 „	7 „	— „
Zuſammen .	12947 Thlr.	23 Sgr.	— Pf.

Es hat ſonach im Durchſchnitt monatlich eine jede Meile Bahn auf der Strecke zwiſchen Breslau und Brieg in den erſten 5 Monaten etwa 122 Thlr. zu unterhalten gekoſtet, während in den letzten 7 Monaten, wo die Bahn bis Oppeln befahren wurde, die Koſten der Unterhaltung 168 Thlr. im Durchſchnitt waren.

Das Arbeitslohn iſt hierbei die bedeutendſte Ausgabe, indem es dort 97½ Thlr., hier 137 Thlr. für jeden Monat und jede Meile in Anſpruch nahm. Jedenfalls werden ſich nach größerer Feſtigkeit des Bahnkörpers die Koſten der Bahn-Unterhaltung ermäßigen und vielleicht ſpäterhin 30 bis 40 Prozent der jetzt in Anſatz gekommenen in Anſpruch nehmen.

Die Unterhaltung der Gebäude nebſt Feuer-Verſicherungs-Prämien erforderte bisher 2376 Thlr. 26 Sgr. 8 Pf., und zerfielen dieſe Ausgaben in:

1) Unterhaltung und Reparatur der Gebäude	1646 Thlr.	4 Sgr.	7 Pf.
2) Feuer-Aſſekuranz	375 „	13 „	— „
3) Grundabgabe	213 „	27 „	— „
4) Erſatz des Inventariums	141 „	12 „	1 „
	2376 Thlr.	26 Sgr.	8 Pf.

Sämmtliche Bahnhofsgebäude, Mobilien und Materialvorräthe waren auf 233970 Thlr. abgeſchätzt und theils bei der München-Aachener, theils bei der Elberfelder Geſellſchaft verſichert.

Die Unterhaltung der Maſchinen koſtete:

	10163 Thlr.	17 Sgr.	3 Pf.
und zwar: Baumöl	2616 „	10 „	4 „
Hanf und Talg	462 „	13 „	11 „
Latus	3078 Thlr.	24 Sgr.	3 Pf.

Transport	3078 Thlr.	24 Sgr.	3 Pf.
Reparaturen	3727 „	18 „	4 „
Putzerlohn	2516 „	8 „	1 „
Diverſe Ausgaben . . .	840 „	26 „	7 „
	10163 „	17 „	3 „
Außerdem erforderte der Dienſt an den Lokomotiven:			
laut 6, Brennmaterial	17885 „	12 „	2 „
„ 7, an Gehalt für Maſchiniſten .	3121 „	22 „	2 „
Zuſammen .	31170 Thlr.	21 Sgr.	7 Pf.

die ſich laut nachſtehender Tabelle auf die verſchiedenen Maſchinen und die von ihnen zuſammen durchlaufenen 26457 Meilen vertheilten:

	Holz.			Baumöl.			Hanf und Talg.			Reparaturen.			Gehalt der Maſchiniſten.			Putzerlohn.			Diverſe Ausgaben.			Summa.			Durchlaufene Meilen.
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	
Sileſia	2633	21	1	475	16	7	72	6	2	418	6	11	489	8	2	435	27	8	128	23	8	4653	19	3	4270
Breslau	3530	16	5	617	—	11	92	25	4	914	18	9	639	12	10	532	4	1	132	10	11	6512	29	3	5912,5
Ohlau	3911	6	1	636	24	6	88	24	3	708	7	4	725	9	5	599	7	—	184	10	10	6853	29	5	6303,5
Brieg	709	4	2	92	21	7	51	9	1	482	17	4	110	7	10	78	15	1	24	25	6	1549	10	7	853
Löwen	2228	23	6	236	—	10	39	18	11	282	23	5	367	—	9	283	19	7	112	—	4	3549	27	4	2856,5
Oppeln	2234	21	4	248	29	7	58	17	5	423	4	11	312	2	2	247	1	6	102	13	9	3627	—	8	2894
Oels	2217	11	—	248	27	8	50	28	10	450	11	—	328	9	10	259	8	2	117	26	1	3673	2	7	2770,5
Boruſſia	419	28	7	60	8	8	8	3	11	47	18	8	96	1	2	80	15	—	38	5	6	750	21	6	597
Zuſammen	17885	12	2	2616	10	4	462	13	11	3727	18	4	3121	22	2	2516	8	1	840	26	7	31170	21	7	26457
oder pro Meile	—	20	3	—	3	—	—	—	6	—	4	2	—	3	7	—	2	10	—	—	11	1	5	4	

Hieraus geht hervor, daß die Koſten einer Fahrmeile, inkl. aller Unkoſten: Brennmaterial, Baumöl, Hanf und Talg, Reparaturen, Gehalt der Maſchiniſten, Lohn der Putzer und diverſe kleine Ausgaben, 1 Thlr. 5 Sgr. 4 Pf. betragen haben. Für die Vervollſtändigung der Maſchinen, z. B. Anſchaffung des Klein'ſchen Apparates, der Vorrichtungen zur Sicherheitsleine u. ſ. w., ſind überdies etwa 1500 Thlr. verausgabt worden; es ſind dieſe Koſten aber, als zum Betriebe noch nicht gehörig, auf den Bau verrechnet worden.

Von dieſen Koſten waren die für das Brennmaterial mit 20 Sgr. 3 Pf. pro Meile die bedeutendſten; es ſind in der Zeit des Betriebes nämlich verwendet worden:

2002⅗ Klafter Eichen-Leib-Aſt- und Stockholz und dergleichen Birkenholz,

223 Körbe Coaks à 2 Scheffel.

An Baumöl wurden 14667 Pfund,
„ Hanf „ 79 „ und
„ Talg „ 2674½ „ verbraucht.

Die wenigen Körbe Coaks unberückſichtigt gelaſſen, ſind im Durchſchnitt $\frac{1}{9}$ Klafter Holz pro Meile verbraucht worden, einſchließlich des Bedarfs für das Anheizen der Maſchinen, der Heizung der Reſervemaſchinen und der Vorwärmer auf allen 5 Stationshöfen.

Die 3 engliſchen Maſchinen haben durchſchnittlich in den Winter- und Sommermonaten verbraucht pro Meile . . . . 18 Sgr. 4 Pf.
die Edmundt- und Herrenkohl'ſche . . . . 24 „ 11 „
„ 3 ältern Borſig'ſchen Maſchinen . . . . . . 23 „ 6 „
„ neue Borſig'ſche, die nur im Winter im Betriebe war . . . . 21 „ 1 „

Nachſtehende Tabelle giebt eine vergleichende Ueberſicht des Brennmaterial-Verbrauches für alle Maſchinen in je zwei Sommer- und zwei Wintermonaten:

Maſchine.	Anzahl der im Juni und Juli durchfahrenen Meilen.	Koſten des Brennmaterials.			Macht pro Meile			Anzahl d. im November u. Dezember durchlaufenen Meilen.	Koſten des Brennmaterials.			Macht pro Meile		
		Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.		Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Sileſia	575	301	18	7	—	15	9	448,5	331	1	8	—	22	2
Breslau . . .	1353	748	8	8	—	16	7	179	127	8	5	—	21	4
Ohlau	554	343	24	—	—	18	7	600	458	20	6	—	22	6
Brieg	165	121	11	10	—	22	1	Iſt im Winter nicht im Betriebe geweſen.						
Löwen	Nicht im Betriebe geweſen.							680	634	—	4	—	28	—
Oppeln	887	620	24	9	—	21	—	128	119	7	1	—	28	—
Oels	597	398	10	9	—	20	—	537	505	12	—	—	28	2
Boruſſia . . .	—	—	—	—	—	—	—	597	419	28	7	—	21	2
Zuſammen	4131	2534	8	7	—	18	5	3179,5	2595	18	7	—	24	6

Hieraus ergiebt ſich, daß trotz der größern Zylinder die neue Borſig'ſche Maſchine den bei weitem geringeren Holzverbrauch hat.

Vom 22. Mai bis inkl. 31. Dezbr. 1842 wurden im Ganzen 7713 Meilen befahren. Zum Vorheizen, zum Vorwärmen und zur Erzeugung des Dampfes ſind auf jene 7713 Meilen $815\frac{1}{12}$ Klafter, theils eichenes, theils kiefernes Holz verbraucht worden, die einſchließlich aller Nebenausgaben bis auf den Tender 5218 Thlr. koſteten. Die Dampferzeugung erforderte daher durchſchnittlich für jede Meile 20,30 Sgr., während ſie für die ganze Zeit des Betriebes im Durchſchnitt 20,25 Sgr. gebrauchte. Dieſe Koſten haben deshalb nicht weſentlich verringert werden können.

An Unterhaltung der Maſchinen an Oel, Talg und Hanf, ſo wie an Putzerlohn, iſt dagegen erheblich geſpart worden, indem dieſe Koſten in den 7 Monaten des Jahres 1842 7,67 Sgr. pro durchlaufene Meile betrugen, während ſie ſich im Jahre 1843 auf 5,10 Sgr. ermäßigt haben.

Hauptreparaturen ſind an den Maſchinen nur wenige vorgekommen; es beſtanden bisher dieſelben im Abdrehen der Räder, Ausſchleifen der Zylinder, Ausbeſſern der Waſſerpumpen, der Zuleitungsröhren vom Tender, im Erſatz einiger Meſſingröhren und der metallenen Lager u. dgl. m. Im Vergleich zu der durchlaufenen Meilenzahl ſind die Reparaturkoſten mit 4 Sgr. 2 Pf. pro Meile ſehr mäßig.

Die Koſten der Unterhaltung der Wagen

zerfallen in:

Reparaturen einſchließlich der Koſten für den Erſatz des Inventars der Wagen	3151 Thlr.	6 Sgr.	1 Pf.
Ausgaben für Material u. Wagenſchmiere	885 „	26 „	9 „

Im Betriebe waren bis ultimo Dezember 1843 144 Fahrzeuge, welche 254799 Meilen durchlaufen haben; es kommen daher auf jede durchlaufene Meile $4\frac{1}{2}$ Pf. Wagen-Reparaturkoſten.

Wenn einerſeits mehrere dieſer Fahrzeuge noch wenig oder gar nicht in Betrieb geſetzt worden ſind, ſo haben dagegen andere ſchon große Strecken durchlaufen. So haben die beiden Paſſagiergepäckwagen Nr. 1 und 2 8654 und 9486 Meilen zurückgelegt und 111 Thlr. 18 Sgr. 8 Pf., ſo wie reſp. 66 Thlr. 8 Sgr. 7 Pf., demnach $4\frac{3}{4}$ und $2\frac{1}{2}$ Pf. pro Meile Reparaturen erfordert. Die Wagen II. Klaſſe mit Koupé I. Klaſſe Nr. 1 und 2 haben 5012 und $6082\frac{1}{2}$ Meile durchlaufen und eine Reparatur von 162 Thlr. 28 Sgr. 5 Pf. und 239 Thlr. 24 Sgr. 2 Pf., alſo pro Meile $11\frac{3}{5}$ und $14\frac{1}{6}$ Pf. in Anſpruch genommen.

Dieſe nicht erheblichen Koſten haben in der beſonderen Sorgfalt ihren Grund, welche der Unterhaltung der Wagen zugewendet wird, da nach einer mäßigen Anzahl zurückgelegter Meilen jedes Fahrzeug aus einander genommen und genau unterſucht wird, gleichviel ob ein äußerer Schaden bemerkbar iſt oder nicht. Auf dieſe Weiſe werden die kleinſten Beſchädigungen zeitig ſichtbar und größere Schäden dadurch vermieden.

Die Unterhaltung der Wagen in Oel und Schmiere hat für jede durchlaufene Meile pro Wagen $1\frac{1}{4}$ Pf. gekoſtet.

Die ſpeziellen Betriebskoſten zerfallen in:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Tagelohn an Wagenſchieber und Arbeiter auf ſämmtlichen Bahnhöfen	4247 Thlr.	19 Sgr.	2 Pf.
Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe	940 „	23 „	1 „
Entſchädigung der Adjazenten	311 „	11 „	3 „
Feuerverſicherung für Güter und Gepäck	120 „	25 „	5 „
Papier und Druck der Fahrbillets . . .	756 „	22 „	11 „
Inſertionskoſten	540 „	8 „	11 „
Druck der Betriebsbücher, Fahrpläne, Gewährſcheine, Publikanda u. ſ. w. . .	422 „	15 „	1 „
Erſatz des Expeditions- und Betriebs-Inventariums	161 „	4 „	8 „
Heizung der Empfangszimmer und ſämmtlicher Spezial-Büreaus auf allen Bahnhöfen — 2 Winter	1033 „	6 „	4 „
Zuſammen	8534 Thlr.	16 Sgr.	10 Pf.

Von dieſen Ausgaben waren die erheblichſten die Tagelöhne für das An- und Abſchieben der Wagen, das Reinigen und Auseinandernehmen derſelben, wozu allein auf dem Breslauer Bahnhofe täglich 16 Arbeiter verwendet werden.

Die Gehalte und Diäten ſeit Eröffnung des Betriebes erforderten 41149 Thlr. 8 Sgr. 11 Pf., und zwar:

1. fixirte Gehalte.

		Thlr.	Sgr.	Pf.			
a.	Bahnbeamte 1842 .	4226	10	2			
	und 1843 .	12021	2	—	16247 Thlr.	12 Sgr.	2 Pf.
b.	Betriebsbeamte 1842	4904	20	10			
	und 1843	10299	—	7	15203 „	21 „	5 „
c.	Zentralbeamte 1842	2236	20	11			
	und 1843	3391	24	9	5628 „	15 „	8 „

2. unfixirte Gehalte und Diäten.

a. Gehalte für Hülfswärter und Stellvertreter	3032 „	7 „	1 „
b. Diäten und Reiſekoſten	40 „	11 „	9 „
c. Gratifikationen	375 „	12 „	4 „
d. Wohnungsentſchädigungen	44 „	22 „	6 „
e. Meilengelder der Lokomotivführer . .	576 „	26 „	— „
	41149 Thlr.	8 Sgr.	11 Pf.

Die allgemeinen Betriebskoſten umfaſſen die Ausgaben für die Spezial-Büreaus an Büchern, Schreibmaterial, Porto, Druck der Betriebs-Journale u. ſ. w.

Die Bekleidung der Beamten, deren erſte Anſchaffung auf den Bau verrechnet worden iſt, hat beſonders für das Wagenperſonal eine überetats-

mäßige Anſchaffung und daher eine Belaſtung des Betriebes erfordert, weil das Funkenſprühen andauernd Verbrennungen veranlaßte, die nicht nur koſtſpielige Reparaturen, ſondern auch wiederholt neue Anſchaffungen nöthig gemacht haben.

Die Koſten des Zentral-Büreaus beſchränken ſich auf den Verbrauch des Brennholzes für dieſelben.

Die Koſten für die Waſſerkrähne, Drehſcheiben, Schlitten und Pumpen vertheilten ſich

für das Jahr	1842 mit	25 Thlr.	27 Sgr.	— Pf.
„ „ „	1843 „	144 „	12 „	11 „
Zuſammen	.	170 Thlr.	9 Sgr.	11 Pf.

i. Fahrordnung, Tarif.

Im Sommer gehen täglich 3, im Winter 2 Züge von Breslau nach Oppeln hin und zurück; im Winter geht außer den beiden Zügen noch ein Mittagszug von Breslau bis Brieg und umgekehrt. Mit dieſen Zügen werden ſowohl Perſonen als auch Güter befördert.

Fahrtaxe für eine Perſon
von Breslau nach Oppeln oder zurück.

In Silbergroſchen.

Von der Station	nach dem Anhaltepunkt Cattern.			nach dem Anhaltepunkt Leiſewitz.			nach der Station Ohlau.			nach dem Anhaltepunkt Heidau.			nach der Station Brieg.			nach der Station Loſſen.			nach der Station Löwen.			nach dem Anhaltepunkt Czeppelwitz.			nach dem Anhaltepunkt Chroszinna.			nach der Station Oppeln.		
	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.
	Wagenklaſſe.			Wagenklaſſe.			Wagenklaſſe.			Wagenklaſſe.			Wagenklaſſe.			Wagenklaſſe.			Wagenklaſſe.			Wagenklaſſe.			Wagenklaſſe.			Wagenklaſſe.		
Breslau	—	7	3½	—	14	7	25	16	9	—	—	—	38	24	14	47	30	17	54	34	20	—	—	—	—	—	—	76	48	28
Von Cattern				—	7	3½	—	14	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Von Leiſewitz							—	7	3½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Von Ohlau										—	7	3½	13	8	5	24	15	9	30	18	12	—	—	—	—	—	—	52	32	20
Von Heidau													—	7	3½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Von Brieg																10	6	4	16	10	6	—	—	—	—	—	—	38	24	14
Von Loſſen																			7	4	3	—	—	—	—	—	—	30	18	12
Von Löwen																						—	7	3½	—	14	7	24	15	9
Von Czeppelwitz																									—	7	3½	—	14	7
Von Chroszinna																												—	7	3½

Kinder über 10 Jahre zahlen den vollen Fahrpreis; für ein Kind unter 10 Jahren wird in der I. Klaſſe ein Fahrbillet 2. Klaſſe, in der 2. Klaſſe ein Fahrbillet 3. Klaſſe gelöſt, und in der 3. Klaſſe, in Begleitung einer erwachſenen Perſon, iſt für Beide ein Billet 2. Klaſſe zu löſen. Zwei Kinder unter 10 Jahren paſſiren auf ein Fahrbillet in der gewählten Klaſſe. Für ein Kind unter 2 Jahren, auf dem Arme ſeiner Pflegerin, wird ein Fahrgeld nicht erhoben.

Der Verkauf der Fahrbillets geſchieht bis fünf Minuten vor dem Abgang der Züge. Die Paſſagiere auf den Zwiſchenſtationen und Anhaltepunkten haben ſich jedoch eine viertel Stunde vor der beſtimmten Abfahrt einzufinden. Das Paſſagiergepäck muß, mit dem Namen des Eigenthümers und des Beſtimmungsorts deutlich bezeichnet, eine halbe Stunde vor Abgang der Züge, unter Vorzeigung des Fahrbillets, an die Paſſagier-Gepäck-Expedition abgeliefert werden; auf den Anhaltepunkten wird kein Paſſagiergepäck angenommen und ausgegeben. Equipagen, die nur von und nach Breslau, Ohlau, Brieg, Löwen und Oppeln befördert werden, müſſen eine Stunde vor Abgang der Züge auf den betreffenden Bahnhof eingeliefert werden.

Gepäck-Ueberfrachttaxe
von Breslau nach Oppeln oder zurück.

In Silbergroſchen.
(50 Pfund ſind frei.)

	Pfund. 51-70	Pfund. 71-90	Pfund 91-110	Pfund. 111-130	Pfund. 131-150	Pfund. 151-170	Pfund. 171-190	Pfund. 191-210
Von Breslau nach:								
Ohlau . . .	3	3½	4	4½	5	5½	6	6½
Brieg	4½	5½	6½	7	8	8½	9½	10
Loſſen	6	7	8	9	10	11	12	13
Löwen . . .	6½	7½	8½	9½	10½	11	11½	12½
Oppeln . . .	9	10½	12	13½	15	16½	18	19½
Von Ohlau nach:								
Brieg	1½	2	2½	2½	3	3	3½	3½
Loſſen	2½	3½	4	4½	5	5½	6	6½
Löwen . . .	3½	4	4½	5	5½	6	6½	7
Oppeln . . .	6½	7½	8½	9½	10½	11	12	13
Von Brieg nach:								
Loſſen	1	1	1½	1½	2	2	2½	2½
Löwen . . .	1½	2	2½	3	3	3½	3½	4
Oppeln . . .	4½	5½	6½	7	8	8½	9½	10
Von Loſſen nach:								
Löwen . . .	1	1	1½	1½	2	2	2½	2½
Oppeln . . .	3½	4	4½	5	5½	6	6½	7
Von Löwen nach:								
Oppeln . . .	3	3½	4	4½	5	5½	6	6½

Fahr-Taxe
für Pferde, Rind- und kleines Vieh, ſo wie Hunde.

In Silbergroſchen.

	Pferde.	Rindvieh.	Schweine.	Kälber.	Schaafe, Schöpſe, Ziegen.	Hunde.
Von Breslau nach Ohlau . . .	50	35	9	7	5	3
„ „ „ Brieg	72	50	14	11	8	5
„ „ „ Löwen . . .	100	70	18	15	10	7
„ „ „ Oppeln . . .	140	90	25	20	14	10
„ Ohlau „ Brieg	28	20	6	4	3	2
„ „ „ Löwen . . .	60	40	11	8	6	4
„ „ „ Oppeln . . .	96	68	18	15	10	7
„ Brieg „ Löwen . . .	30	21	6	4	3½	2
„ „ „ Oppeln . . .	72	50	14	11	8	5
„ Löwen „ Oppeln . . .	50	35	9	7	5	3

Schweine, Kälber, Schaafe, Schöpſe und Ziegen werden in Heerden, je nach der Größe derſelben, bis 50 Prozent billiger, als im Tarif feſtgeſetzt, transportirt.

Pferde und Rindvieh, wenn mehrere Stück für einen Abſender auf einmal befördert werden, zahlen in Silbergroſchen:

	Pferde.			Rindvieh.		
	2.	3.	4.	2.	3.	4.
Von Breslau nach Ohlau . . .	90	120	150	60	75	90
„ „ „ Brieg	130	170	210	85	108	130
„ „ „ Löwen . . .	180	240	300	120	150	180
„ „ „ Oppeln . . .	250	336	420	155	190	225
„ Ohlau „ Brieg	50	68	86	35	45	55
„ „ „ Löwen . . .	108	144	180	68	85	102
„ „ „ Oppeln . . .	173	230	287	115	145	175
„ Brieg „ Löwen . . .	54	72	90	36	45	54
„ „ „ Oppeln . . .	130	172	214	85	107	129
„ Löwen „ Oppeln . . .	90	120	150	60	75	90

Krankes Vieh wird zum Transport nicht angenommen, und muß daſſelbe durchaus geſund und von dem Abſender die dazu erforderliche Aufſicht während des Transportes geführt werden, da die Geſellſchaft dafür keine Art von Gewähr übernimmt.

Anmeldungen zum Transport ſolcher Viehſtücke, welche nur in den Viehwagen transportirt werden können, müſſen bei dem Bahnhofs-Inſpektor der Abfahrtsſtation 24 Stunden vor der gewünſchten Beförderungszeit gemacht werden.

Fahrtaxe
für den Transport der Equipagen.

In Thalern.

	I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe.
Von Breslau nach Ohlau . . .	3.	$2\frac{1}{2}$	2
„ „ „ Brieg	4	$3\frac{1}{2}$	3
„ „ „ Löwen . . .	$5\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$3\frac{2}{3}$
„ „ „ Oppeln . . .	7	6	5
„ Ohlau „ Brieg	2	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$
„ „ „ Löwen . . .	3	$2\frac{1}{2}$	2
„ „ „ Oppeln . . .	5	4	$3\frac{1}{3}$
„ Brieg „ Löwen . . .	2	$1\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{2}$
„ „ „ Oppeln . . .	4	$3\frac{1}{2}$	3
„ Löwen „ Oppeln . . .	$2\frac{5}{6}$	$2\frac{1}{2}$	2

Zu der I. Klaſſe gehören: Vier- oder zweiſitzige Wagen mit unbeweglichem Verdeck, vierſitzige Chaiſen mit verdecktem Rückſitz, Hinterſitz und Vache nebſt Gepäck.

„ „ II. „ „ Wagen mit Koffer und Gepäck, Chaiſen mit Hinterſitz, vierſitzige Chaiſen ohne bedeckten Rückſitz, ohne Hinterſitz und ohne Vache.

„ „ III. „ „ Leichtes Fuhrwerk, Einſpänner, Kabriolets, kleine Halb-Chaiſen ꝛc. ꝛc. ohne Koffer und Gepäck.

Die Hinſchaffung der Equipagen nach den Bahnhöfen muß mindeſtens eine Stunde vor Abgang der Dampfwagenzüge Statt finden. Perſonen, welche in ihren eigenen Wagen fahren wollen, haben Billets II. Klaſſe, und auf dem Bock ſitzende Perſonen Fahrbillets III. Klaſſe zu löſen.

Frachtgüter-Tarif.

Frachtſatz A. für Stahl, Eiſen, rohen Zink, Blei, grobe Eiſenwaaren, Bau-, Brenn- und Farbehölzer, Heringe, Getreide.

„ B. für Baumwolle, Flachs, Garn, Hanf, Heede, Häute, kurze und Holzwaaren, Leder, Manufakturwaaren, Mehl, rohe und fabrizirte Zucker, Rind- und Pferdehaare, Schweinsborſten.

„ C. für Betten, Federn, Hopfen, Karden, Watte, Schaafwolle.

„ D. für Inſtrumente, Meubles, Spiegel, Uhren, Gläſer, Porzellan, Bilder in Rahmen.

„ E. für alle von A. bis D. nicht genannten Transport-Gegenſtände.

Pro Zentner.

	A.		B.		C.		D.		E.	
	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.
Von Breslau nach Ohlau .	2	6	3	4	4	—	6	3	2	9
„ „ „ Brieg .	3	4	4	8	5	8	9	3	3	9
„ „ „ Loſſen .	4	—	5	8	6	10	11	6	4	6
„ „ „ Löwen .	4	6	6	4	7	8	13	—	5	—
„ „ „ Oppeln .	5	8	8	4	10	3	17	6	6	6
„ Ohlau „ Brieg .	1	10	2	4	2	8	4	—	2	—
„ „ „ Loſſen .	2	6	3	4	4	—	6	3	2	9
„ „ „ Löwen .	3	—	4	—	4	10	7	9	3	3
„ „ „ Oppeln .	4	3	6	—	7	3	12	3	4	9
„ Brieg „ Loſſen .	1	8	2	—	2	3	3	3	1	9
„ „ „ Löwen .	2	2	2	8	3	2	4	9	2	3
„ „ „ Oppeln .	3	4	4	8	5	8	9	3	3	9
„ Loſſen „ Löwen .	1	6	1	8	1	10	2	6	1	6
„ „ „ Oppeln .	2	9	3	8	4	4	7	—	3	—
„ Löwen „ Oppeln .	2	3	3	—	3	6	5	6	2	6

Bei kleinen Frachtgüterpoſten bis einſchließlich 5 Ztr. tritt in allen Rubriken eine Erhöhung von 10 Prozent des Frachtbetrages ein.

Bemerkungen.

1. Güter eines Abſenders an einen Empfänger unter einem Zentner werden für einen vollen Zentner bezahlt. Bis zu 5 Zentnern erfolgt die Verrechnung nach halben Zentnern, ſo daß innerhalb dieſer Grenze jedes, einen vollen Zentner überſteigende, Gewicht, und zwar: von 1 bis einſchließlich 55 Pfund für einen halben Zentner und von 56 bis 109 Pfund für einen vollen Zentner gerechnet wird. Von 5 Zentnern an wird Uebergewicht bis zum halben Zentner nicht berechnet und von einem halben Zentner an für einen vollen Zentner bezahlt.
2. Für nachfolgende Gegenſtände wird ohne Verwiegung ein Normal-Gewicht angenommen und hiernach die Fracht berechnet:
   1 Oxhoft Flüſſigkeiten 5 Zentner;
   1 Tonne Heringe 3 Zentner;
   1 Tonne Leinſaat 2 Zentner;
   1 Wiſpel Erbſen, Weizen oder Kartoffeln 20 Zentner;
   1 „ Roggen oder Raps 18 Zentner;
   1 „ Gerſte . . . . 16 „
   1 „ Hafer . . . . . 12 „
   1 Klafter ganz trockenes weiches Holz 25 Zentner;
   1 „ „ „ hartes „ 35 „
3. Zur Erleichterung des Güterverkehrs und zur Bequemlichkeit des Publikums werden die Frachtgüter von den Abſendern abgeholt und an die bezeichneten Empfänger frei ins Haus geliefert.
4. Alle Frachtgüter müſſen in völlig guter und ſicherer Packung und mit

richtigen, deutlich geſchriebenen Frachtbriefen dem Packmeiſter, der ſich als ſolcher ausweiſen wird, beim Abholen des Guts übergeben werden.

Mangelhafte oder unzureichend verpackte Gegenſtände werden, unter bezüglicher Bemerkung im Frachtbriefe, zwar zur Beförderung angenommen, aber in keiner Art vertreten.

5. Um eine gleichmäßige Expedition der Güter und die dazu erforderliche Bezettelung den Abſendern möglich zu machen, werden in den Expeditions-Büreau's Frachtbrief-Formulare nebſt den dazu gehörigen Verſendungsſcheinen, das Dutzend für 9 Pfennige, das Hundert für 6 Silbergroſchen, verkauft.

6. Die Frachtbriefe aller zur Verſendung eingelieferten, ſogenannten kontrolpflichtigen Gegenſtände müſſen (nach §. 93 der Zollordnung) abgeſtempelt und, wie alle anderen Güter, von dem Verſendungsſcheine begleitet ſein, auf welchem die Güter nach Mark, Nummer, Zahl der Kolli, Gewicht, Beſtimmungsort und mit dem Namen des Empfängers genau und deutlich zu verzeichnen ſind. Dieſen Verſendungsſchein erhält der Abſender als Beweis der geſchehenen Einlieferung aus der Güter-Expedition, mit der Namens-Unterſchrift des Spediteurs verſehen, zurück.

7. Die Geſellſchaft übernimmt keine Garantie für den Inhalt der ihr zur Beförderung übergebenen Gegenſtände, haftet jedoch für den Verluſt und für die trockene und äußerlich wohl beſchaffene Ablieferung derſelben.

8. Im Falle von Brandbeſchädigung wird nur der durch Fakturen und glaubwürdige Dokumente (welche die Geſellſchaft einzufordern berechtigt iſt) zu erweiſende wirkliche Werth der verunglückten Waare, und zwar nur bis auf die Höhe von durchſchnittlich funfzig Thaler pro Zentner, vergütet, wenn der Werth dieſen Satz auch nachweislich überſteigen ſollte. Gerettete und unbeſchädigte Kolli bleiben bei Ermittelung der Entſchädigung ganz unberückſichtigt, und für Güter in geretteten beſchädigten Kolli, deren Werth größer iſt als 50 Thlr. pro Zentner, wird die Entſchädigung pro rata geleiſtet.

Ausgeſchloſſen von jeder Entſchädigung ſind jedoch Verluſte an Frachtgütern:

a. die für Rechnung des Verſenders, ohne daß davon der Geſellſchaft Anzeige gemacht worden iſt, ſchon anderwärts verſichert worden ſind;
b. die durch die Schuld des Verſenders des verſicherten Gegenſtandes herbeigeführt wurden, und
c. die in Folge kriegeriſcher Ereigniſſe, eines Ueberfalles durch bewaffnete Macht, unrechtmäßiger Gewalt, bürgerlicher Unruhen, eines Aufruhrs, Erdbebens oder dergleichen entſtanden ſind.

9. Einzelne Packete von 40 Pfund und weniger, baares Geld, gemünztes Gold und Silber, Dokumente und Pretioſen, werden als poſtzwangspflichtig zur Beförderung nicht angenommen.

10. Die Anmeldungen zur Beförderung von Gütern, wenn ſolche nach den Bahnhöfen von der Geſellſchaft geſchafft werden ſollen, geſchehen durch Anmeldezettel, welche gratis von den Güter-Expeditoren ausgehändigt

werden. Die ausgefüllten Anmeldezettel werden von den Abſendern in den Zettelkaſten der Güter-Expedition auf dem Bahnhofe geworfen und die zur Verſendung angemeldeten Güter von dem Packmeiſter abgeholt und nach dem Bahnhofe zur weiteren Beförderung transportirt.

11. Die Auslieferung der Frachtgüter am Beſtimmungsorte geſchieht überall nur gegen Bezahlung des Frachtgeldes, etwaiger darauf haftender Vorſchüſſe und Spesen und gegen Ausſtellung einer Empfangsbeſcheinigung unter der Kopie des von dem Abſender ausgeſtellten und demſelben durch die Namens-Unterſchrift des Spediteurs beſcheinigten Verſendungsſcheines.

12. Güter, die vom Empfänger abgeholt, daher demſelben nicht zugeſandt werden ſollen, und länger als 24 Stunden auf dem Bahnhofe unabgeholt liegen bleiben, bezahlen von 1 bis 8 Tagen 6 Pf. pro Zentner Lagermiethe, wobei für erweislichen Diebſtahl, ſonſt aber für keine Art von Verluſt oder Beſchädigung gehaftet wird.

13. Schwefelſäure, Scheidewaſſer und derartige brennende oder ätzende und gährende Flüſſigkeiten, ſo wie alle für den Transport gefährlichen Subſtanzen, als: Schießpulver, chemiſche Feuerzeuge, Knallſilber, Knallgold, Streichhölzchen, Streichſchwamm u. dgl. durch Friktion ſich entzündende Gegenſtände werden zur Verſendung und zum Transport nicht angenommen. Wer unter falſcher Deklaration dergleichen Gegenſtände zur Beförderung übergeben ſollte, wird der Königl. Polizei-Behörde (cfr. §. 11 des Bahn-Polizei-Regulativs) zur weitern Unterſuchung angezeigt und, im Falle eines durch die verbotwidrige Verſendung herbeigeführten Schadens, auf entſprechende Weiſe dafür in Anſpruch genommen.

14. Gegenſtände, welche ſchneller Verderbniß unterliegen, werden nur frankirt zur Verſendung angenommen.

15. Mobilien, ſowie alle leicht zerbrechenden Gegenſtände (Frachtſatz D.), müſſen von den Abſendern auf den Bahnhof eingeliefert und auch von dem Bahnhofe abgeholt werden. Auf den Transport derſelben außerhalb der Bahnlinie kann ſich die Geſellſchaft nicht einlaſſen, ſo wie für Beſchädigungen an dergleichen Gegenſtänden nicht garantirt wird; jedoch wird beim Transport derſelben mit möglichſter Vorſicht und Schonung verfahren werden. Bäume, Sträucher und andere Gegenſtände, welche die Königl. Fahrpoſten nicht zur Beförderung annehmen, ſind in der Regel auch von dem Transport auf der Eiſenbahn ausgeſchloſſen.

16. Auf Verlangen wird die vom Empfänger oder Abſender zu beſchaffende Emballage und Faſtage an leeren Säcken, Fäſſern, Kiſten u. ſ. w. der transportirten oder zu transportirenden Waaren oder Produkte, jedoch ohne Gewährleiſtung für die Beſchaffenheit derſelben, dem Empfänger oder Abſender des Frachtgutes herangeſchafft werden.

17. Abſender, die das Frachtgut auf den Bahnhof ſenden, erhalten pro Zentner vier Pfennige bonifizirt; eben ſo viel diejenigen Empfänger, die ihr Frachtgut ſelbſt von dem Bahnhofe abholen laſſen.

18. Jeder Nachtheil, welcher dem Verſender oder Empfänger aus Unkennt-

niß der vorſtehenden Beſtimmungen erwächſt, trifft nur ihn allein, und es kann daraus kein Anſpruch auf irgend eine Entſchädigung gegen die Geſellſchaft hergeleitet werden.

k. Verzinſung, Dividende.

Die ſtatutenmäßige Verzinſung der ältern 14297 Stamm-Aktien à 100 Thaler, eben ſo der 3703 Prioritäts-Aktien iſt 4 Prozent. Obwohl ſich als Reinerträgniß des Betriebes vom 22. Mai 1842 bis ult. Dezember 1843 eine Dividende von 25 Sgr. 11 Pf. pro 100 Thlr. ergeben hat, ſo ſind bis jetzt nur 4 Prozent gezahlt worden; jedenfalls dürfte aber in den ſpätern Zeiten eine bedeutende Dividende zu erwarten ſein.

Für das zum Weiterbau der Bahn von Oppeln bis Neu-Berun erforderliche und dem freien Verkehr anheimgegebene Aktien-Kapital von 2,057000 Thaler hat der Staat $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinſen garantirt.

l. Perſonen-Frequenz.

Dieſe war in den einzelnen Monaten von Eröffnung des Betriebes am 22. Mai 1842 bis inkl. Mai 1844:

Monat.	1842. Perſonen.	1843. Perſonen.	1844. Perſonen.
Januar	—	10122	14246
Februar	—	11092	11596
März	—	12882	16092
April	—	14463	22285
Mai	6466	18238	27160
Juni	37604	33757	
Juli	18421	27532	
Auguſt	20639	29259	
September	16254	25270	
Oktober	13306	20709	
November	12182	16135	
Dezember	14256	15661	
Zuſammen .	139128	235150	

Der Perſonenverkehr in dem Zeitraume vom 22. Mai 1842 bis 31. Dezember 1843 vertheilte ſich auf die einzelnen Stationen und Wagenklaſſen wie folgt:

Zwiſchen	Ohlau. Klaſſe.	Ohlau. Perſonen.	Ohlau. Zuſammen.	Brieg. Klaſſe.	Brieg. Perſonen.	Brieg. Zuſammen.	Loſſen. Klaſſe.	Loſſen. Perſonen.	Loſſen. Zuſammen.	Löwen. Klaſſe.	Löwen. Perſonen.	Löwen. Zuſammen.	Oppeln. Klaſſe.	Oppeln. Perſonen.	Oppeln. Zuſammen.	den Anhaltepunkten. Klaſſe.	den Anhaltepunkten. Perſonen.	den Anhaltepunkten. Zuſammen.	ſind zuſammen Perſonen befördert worden. 1. Klaſſe.	2. Klaſſe.	3. Klaſſe.	Ueberhaupt.
Breslau und	1.	3025		1.	1340		1.	27		1.	175		1.	677		1.	—					
	2.	26612	157530	2.	14282	91413	2.	334	1522	2.	961	5225	2.	5864	25149	2.	1723	22200	5244	49776	248041	303061
	3.	127893		3.	75813		3.	1161		3.	4089		3.	18608		3.	20477					
Ohlau und				1.	77		1.	—		1.	4		1.	17		1.	—					
				2.	2681	35138	2.	12	279	2.	93	984	2.	235	1724	2.	361	5068	98	3382	39713	43193
				3.	32380		3.	267		3.	887		3.	1472		3.	4707					
Brieg und							1.	12		1.	10		1.	37		1.	—					
							2.	421	3178	2.	785	7154	2.	985	7191	2.	269	2151	59	2460	17158	19677
							3.	2745		3.	6359		3.	6172		3.	1882					
Loſſen und										1.	5		1.	7		1.	—					
										2.	232	1301	2.	158	624	2.	47	155	12	437	1631	2080
										3.	1064		3.	459		3.	108					
Löwen und													1.	37		1.	—					
													2.	440	3942	2.	221	858	37	661	4102	4800
													3.	3465		3.	637					
Oppeln und																1.	—					
																2.	71	1467	—	71	1396	1467
																3.	1396					
																		Zuſammen	5450	56787	312041	374278

Dieſe 374278 Reiſende haben, mit Rückſicht der Länge der von ihnen befahrenen Bahnſtrecke, ſich gleich 1,597443 Reiſenden verhalten, welche eine Meile befördert worden ſind. Die drei Wagenklaſſen wurden in nachſtehendem Verhältniß von den Reiſenden benutzt:

I.	Klaſſe	1,45,
II.	„	15,17,
III.	„	83,38.

Ungünſtiger ſtellt ſich auf keiner Eiſenbahn dies Verhältniß; es möchte daher, um ein günſtigeres Reſultat zu erzielen, nach den bisher gewonnenen Erfahrungen der Fahrpreis in der I. und II. Klaſſe zu erniedrigen, in der III. Klaſſe dagegen zu erhöhen ſein, um den möglichen Ausfall der Einnahmen an den erſtern Klaſſen durch die III. Klaſſe theilweiſe zu decken.

An Gepäck ſind in den Perſonengepäckwagen bis ult. Dezember 1843 ungefähr 29267 Ztr. gefahren und darüber 56667 Gepäckſcheine für 1888 Thlr. 27 Sgr. ausgehändigt worden. Von je 100 Reiſenden benutzten durchſchnittlich nur etwa 15 den Gepäckwagen, 85 waren ohne Gepäck oder mit ſo wenigem verſehen, daß ſie es im Perſonenwagen bei ſich führen konnten.

Im Ganzen wurden aus dem Perſonenverkehr für die Zeit vom 22. Mai 1842 bis ult. Dezember 1843 eingenommen:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Perſonengeld für 374278 Reiſende .	155235 Thlr.	10 Sgr.	4 Pf.
Gepäckſcheingeld und Ueberfracht . .	4685 „	9 „	2 „
Zuſammen .	159920 Thlr.	19 Sgr.	6 Pf.

Es betrug demnach für jeden Reiſenden auf der Bahn die Einnahme durchſchnittlich inkluſive Gepäckfracht 12,82 Sgr., wofür er durchſchnittlich 4,27 Meilen gefahren wurde. Es hat mithin der Transport jedes Reiſenden durchſchnittlich die Meile nur etwa 3 Sgr. eingebracht.

m. Güter-Frequenz.

In dem Zeitraume vom 22. Mai 1842 bis 31. Mai 1843 wurden im Ganzen 95684 Zentner Fracht befördert.

Von dieſer Zeit an begann erſt der eigentliche Güterverkehr und wurden nun auf der Bahn transportirt:

1843.	verſchiedene Güter,
im Juni . .	17322 Ztr.
„ Juli . .	17483 „
„ Auguſt .	12956 „
„ September	12355 „
„ Oktober .	11584 „
„ November	12517 „
„ Dezember	30718 „ 96 Pfund.

Im Ganzen betrug alſo der Güterverkehr vom 22. Mai 1842 bis ult. Dezember 1843 220619 Ztr. 96 Pfund, welcher ſich auf die einzelnen Stationen, wie folgt, vertheilte:

Zwiſchen	Ohlau. Ztr.	Pfd.	Brieg. Ztr.	Pfd.	Loſſen. Ztr.	Pfd.	Löwen. Ztr.	Pfd.	Oppeln. Ztr.	Pfd.	Sind zuſammen befördert worden. Ztr.	Pfd.
Breslau und	48856	42	113365	32	2337	68	3854	52	27805	59	196279	33
Ohlau und			2162	46	87	7	152	26	1333	41	3735	10
Brieg und					143	75	501	109	1774	19	2419	93
Loſſen und							7	46	341	67	349	3
Löwen und									17896	67	17896	67
										Zuſammen	220619	96

Die Einnahme dafür belief ſich auf 20398 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf.; und da der Güterverkehr, auf eine Meile berechnet, einem Quantum von 1,225722 Zentner gleich war, ſo ſtellte ſich die Einnahme pro Meile und Zentner zu 6,18 Pf.

Von dem beförderten Güterquantum ſind bahnabwärts 126634 Ztr., bahnaufwärts 94386 Ztr. gefahren worden.

Der Viehtransport umfaßte nur, neben 1004 Hunden, 536 Stück Vieh, einſchließlich der Pferde, und ertrug daher nur 632 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf.; dagegen wurden für den Transport von 562 Equipagen 2816 Thlr. 15 Sgr. eingenommen.

Das Güterquantum, welches im Jahre 1844 auf der Bahn transportirt wurde, iſt bis jetzt nicht veröffentlicht worden, dagegen war die Einnahme dafür in den einzelnen Monaten:

Januar .	2002 Thlr.	8 Sgr.	6 Pf.
Februar .	3073 „	22 „	9 „
März . .	2729 „	1 „	3 „
April . .	2081 „	2 „	5 „
Mai . .	2900 „	6 „	5 „

14. Krakau-Oberſchleſiſche Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſer Bahn.

Die Oberſchleſiſche Eiſenbahn war weſentlich für ihren Verkehr nach Galizien auf das Projekt der Nordbahn, welche bei Oswienczin die Oeſterreichiſche, bei Neu-Berun die preußiſche Grenze vorüber nach Bochnia zugeführt werden ſollte, angewieſen. Oswienczin ſollte links mit Galizien, rechts mit Mähren und der Eiſenbahn nach Wien als Knotenpunkt dienen. Die Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn-Geſellſchaft wird aber wahrſcheinlich den Fortbau von Oderberg bis Oswienczin gar nicht, oder doch erſt nach mehreren Jahren zu Stande bringen, die Koſel-Oderberger Bahn (Wilhelmsbahn) wird von der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn bei Koſel die direkte Verbindung mit Wien vermitteln, und ſonach war rückſichtlich des Güter- und Perſonen-Verkehrs der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn nach Oeſterreich ein die Intereſſen der Aktionäre dieſer Geſellſchaft ſehr bedrohender Zuſtand eingetreten. Begünſtigt durch die damaligen günſtigen Zuſtände der Geldmärkte für Eiſenbahnen gelang es dem Spezial-Direktor der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn, Hrn. Lewald, als Bevollmäch-

tigten der Herren von Loebbecke, Schiller und Reimann, von dem Freiſtaate Krakau unterm 24. Februar 1844 ein höchſt günſtiges Privilegium zum Bau einer Eiſenbahn von Krakau bis zur Oberſchleſiſchen Bahn für eine Aktien-Geſellſchaft zu erlangen, welchem wir das Nachſtehende als beſonders wichtig entnehmen, und wodurch zugleich alles das bezeichnet wird, was ſich bis jetzt über Richtung der Bahn, Baukapital u. ſ. w. ſagen läßt.

„Der regierende Senat des Freiſtaates Krakau verleiht dem Geheimen Kommerzien-Rath Herrn von Löbbecke, dem Kommerzien-Rath Herrn Schiller und dem Kaufmann Herrn Theodor Reimann in Breslau das ausſchließliche Privilegium zur Anlage einer Eiſenbahn von Krakau zur Verbindung der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn, ohne daß die Regierung von ihrer Seite irgend einen Zinsfuß garantirt.

Die Privilegienträger dürfen das denſelben ertheilte Privilegium Niemanden ohne Wiſſen und Bewilligung des regierenden Senats abtreten.

Die Geſellſchaft zur Anlage gedachter Eiſenbahn wird anonym ſein und die Firma:

„Krakau-Oberſchleſiſche Eiſenbahn“

führen.

Die ſpezielle Richtung der Bahn bleibt dem Nivellement und der Veranſchlagung vorbehalten. Es ſoll dabei im Intereſſe des Unternehmens darauf gerückſichtigt werden, daß die Orte Jaworzno, Chrzanow und Krzeszowice möglichſt nahe berührt werden. Bei der Ausführung von Zweigbahnen, welche die Regierung des Freiſtaates an die Bahn anlegen will, ſoll der von den Privilegienträgern zu errichtenden Geſellſchaft das Vorzugsrecht vor anderen Konkurrenten zuſtehen.

Die Höhe des Baukapitals wird auf anderthalb Millionen Thaler Preußiſch angenommen. Die generellen Veranſchlagungen verpflichten ſich die Privilegienträger ſofort anfertigen zu laſſen, wenn die Witterung es geſtattet. — Sollte ſich nach vollſtändig erfolgtem Baue und Ausrüſtung der Bahn, ſowie nach Rücklegung eines außerordentliche Ausgaben deckenden Reſervefonds, ein Ueberſchuß an dem Baukapitale ergeben, ſo wird derſelbe zum Ankauf von Aktien nach dem Tageskourſe verwendet, welche amortiſirt werden. Sollte dagegen wider Erwarten der Baufonds als unzureichend erſcheinen, ſo ſoll der fehlende Betrag durch Prioritäts-Aktien, unter denſelben Bedingungen, wie ſolche mit Genehmigung des Preußiſchen Staates von der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn emittirt worden, aufgebracht werden.

Das Baukapital wird durch Ausgabe von 15000 Stück Aktien, eine jede über 100 Thlr. Preußiſch Kourant lautend, beſchafft, welche in polniſcher und deutſcher Sprache verfaßt werden müſſen. Der preußiſche Münzfuß wird ſowohl bei dem Kapital, als bei den Zinſen und der Dividende feſtgeſetzt. Die Zinszahlung und Dividenden-Erhebung ſoll in Krakau, Breslau und Berlin erfolgen.

Die Privilegienträger ſind verpflichtet, den Bau der Krakau-Oberſchleſiſchen Eiſenbahn ſpäteſtens bis Ende des Jahres 1847, mit Ausnahme des Falles der Force majeure, bei Verluſt des Privilegiums zu vollenden. Drei

Monate, nachdem der regierende Senat die Linie auf Grund der Nivellements genehmigt hat, ſind die Privilegienträger verpflichtet, den Bau zu beginnen.

Zur Sicherſtellung der Regierung für den Beginn und die Fortſetzung des Baues haben die Privilegienträger vor Zufertigung des Privilegiums eine Kaution von **100000** Thlr. zu erlegen. Dieſe Kaution wird zurückgeſtellt, ſobald ein gleicher Betrag des Aktienkapitals erweislich für den Bau verwendet iſt, und ſonach der Werth der Arbeiten in die Stelle der Kaution tritt; wenn keine ſonſtigen triftigen Gründe für die Beſorgniß vorhanden ſind, daß der angefangene Bau nicht fortgeſetzt werden ſollte. Die Kaution verfällt dem Staate, ſofern binnen einem Jahre nach erfolgter Feſtſtellung der Linie dieſe Verwendung nicht nachgewieſen iſt.

Bis zu dem Ablauf des Jahres, in welchem die ganze Bahn dem Verkehre eröffnet wird, beſteht der Vorſtand der zu bildenden Geſellſchaft aus den drei Privilegienträgern und vier Bewohnern Krakau's, nämlich den Herren Johann Bochenek,
Ludwig Hoelzel,
Vinzenz Kirchmeyer,
Vinzenz Wolff.

Von dieſen ſieben Vorſtänden übernehmen die erſteren drei während dieſer Zeit die alleinige Leitung des Unternehmens, ſo weit dies den Bau und Ausrüſtung der Bahn, Beſtellung der Geſellſchafts-Beamten und die finanzielle Verwaltung betrifft. Dieſelben ſind gehalten, bei Anſtellung der Beamten, Individuen, welche in dem Freiſtaate Krakau wohnhaft ſind und von den andern vier Direktoren als befähigt anerkannt werden, vorzugsweiſe zu berückſichtigen, was ſowohl für die Bauzeit als für die Folgezeit bei dem Betriebe der Bahn gilt. Die hieſigen vier Mitglieder bilden das Organ der Privilegienträger und des Geſellſchaftsvorſtandes in allen Verhandlungen mit dem Senate und führen eine Kontrole über die Ausführung des Baues nach den Bauanſchlägen, prüfen die Rechnungen der Breslauer Direktions-Mitglieder und ertheilen die Decharge.

In einer, binnen ſpäteſtens ſechs Monaten vor Ablauf jenes Jahres abzuhaltenden, General-Verſammlung ſämmtlicher Aktionäre wird ſodann beſtimmt werden, wie es nach dem vorerwähnten Zeitpunkte, alſo während des Betriebes der Bahn, mit der Verfaſſung und Verwaltung der Geſellſchaft gehalten werden ſoll. Als eine nicht abzuändernde Beſtimmung für dieſe Beſchlußnahme der General-Verſammlung ſoll dabei feſtgehalten werden, daß von dem künftigen Geſellſchaftsvorſtande mindeſtens die Hälfte in ſtatutenmäßig qualifizirten hieſigen Aktionären beſtehen, alſo im Beſitze von mindeſtens **10** Aktien und zu politiſchen Rechten befähigt ſein muß.

Sollte einer der jetzt erwählten ſieben Direktoren während des vorſtehend gedachten Zeitpunktes ſein Amt niederlegen oder mit Tode abgehen, ſo erſetzen ſie ſich durch eigene Wahl aus den ſtatutenmäßig qualifizirten, reſp. in Breslau und Krakau wohnhaften Aktionären.

Das Domizil der zu errichtenden Geſellſchaft iſt die Freiſtadt Krakau; ſie hat ihren Gerichtsſtand bei den dortigen Landesgerichten.

Die Regierung des Freiſtaates behält ſich vor, einen Kommiſſarius zu beſtellen, welcher berechtigt iſt, den General- ſo wie den Direktorial-Verhandlungen beizuwohnen, und überhaupt von dem Gange der Unternehmung Kenntniß zu nehmen. Auch iſt der Geſellſchaftsvorſtand verpflichtet, dieſem Kommiſſarius auf ſein Verlangen zu jeder Zeit Auskunft über die Lage des Unternehmens zu ertheilen.

Die Privilegienträger haben gleichzeitig mit dem Entwurfe des Privilegiums das Statut der zu errichtenden Geſellſchaft dem Senate zur Beſtätigung einzureichen. — Daſſelbe darf keine den gegenwärtigen Prinzipien oder den geſetzlichen Beſtimmungen des Freiſtaates Krakau widerſprechende Beſtimmungen enthalten.

Sofort nach erfolgtem Nivellement und Veranſchlagung der Bahn muß der Bauplan dem Senate zur Beſtätigung der nach §. 2 zu projektirenden Linie, oder, ſofern mehrere Linien vermeſſen und veranſchlagt ſind, nach Beſtimmung der auszuführenden Linie eingereicht werden. — Die Erklärung darüber ſoll dem Geſellſchaftsvorſtande ſpäteſtens binnen ſechs Wochen zugehen, auch ſollen Modifikationen der projektirten Linie nur aus ſolchen Gründen verlangt werden, welche durch die Rückſicht auf die beſtehende landespolizeiliche Geſetzgebung bedingt werden.

Die Regierung des Freiſtaates Krakau behält ſich den Ankauf der Eiſenbahn mit Allem, was dazu gehört, vor, und zwar unter folgenden Bedingungen:

a. Das Recht zum Ankauf kann nicht eher als in 30 Jahren, vom Tage der Eröffnung des Eiſenbahntransports gerechnet, erfolgen.

b. Die Erklärung, von dieſem Rechte des Ankaufs Gebrauch zu machen, muß ein Jahr vor deſſen Ausführung geſchehen.

c. Die Ablöſungsſumme im Wege des Ankaufs wird ſich in der Rückerſtattung des Kapitals durch Aequivalirung der zwanzigfachen Dividende ſtellen, welche den Aktionären im Durchſchnitte der letzten fünf Jahre zu Theil geworden iſt; ſollten inzwiſchen die Aktien unter al pari ſtehen, ſo übernimmt die Regierung die Rechte der Geſellſchaft durch Rückerſtattung des Kapitals al pari.

d. So wie die Regierung mit dem Ankauf die Rechte der Eiſenbahn und alles dazu Gehörigen, nicht minder die Rechte zum Reſervekapital und allen Aktivis der Geſellſchaft übernimmt, eben ſo iſt ſie verbunden, auf den Fall, wenn ſie von dem ihr zuſtehenden Rechte Gebrauch macht, die Paſſiva der Geſellſchaft zu übernehmen.

Die Regierung des Freiſtaats Krakau ſichert der Geſellſchaft für die Ausführung des Eiſenbahnbaues jeden geſetzlichen Beiſtand zu. — Insbeſondere ſichert ſie derſelben zu:

1. Die Anwendung der über den Chauſſeebau geltenden geſetzlichen Beſtimmungen auf die zu errichtende Eiſenbahn nebſt den zum Betriebe derſelben weſentlich nöthigen Plätzen.

2. Die Vermittelung bei dem Ankaufe von Privat-Eigenthum und beim Fehlſchlagen gütlicher Einigung die Expropriations-Befugniß, nach Maaßgabe der hierüber beſtehenden geſetzlichen Beſtimmungen.
3. Die unentgeltliche Benutzung der dem Staat gehörigen Steinbrüche, ſo wie auch der auf Privatgütern belegenen. Letztere gegen Entrichtung einer gewöhnlichen Steinbruchtaxe mit Vorbehalt einer von der Geſellſchaft zu erlegenden angemeſſenen Indemniſation der Beſitzer für verdorbene Grundſtücke.
4. Die Verabfolgung des zum Baue der Bahn und der Zubehörungen erforderlichen Holzes aus den Staatswaldungen für die beſtehenden Taxpreiſe, ſo weit der gegenwärtige Wald-Oekonomieplan es zuläſſig machen wird.
5. Die unentgeltliche Ueberlaſſung der zum Bahndamme benöthigten Grundſtücke, ſo weit dieſelben zu den Staatsgütern gehören.
6. Die Ueberlaſſung ſolcher Grundſtücke, welche zur Aufführung der zur Eiſenbahn nöthigen Gebäude oder zu ſonſtigen Zwecken außer dem eigentlichen Bahndamme erforderlich ſind, entweder gegen Stipulation eines mäßigen jährlichen Zinſes oder Zahlung eines nach dieſem Maaßſtabe kapitaliſirten Kaufpreiſes.

   In ſo weit auf dieſen Grundſtücken des Staates Häuſer, welche Privateigenthum ſind, ſich befinden, wird die Geſellſchaft dieſelben entweder auf gütlichem Wege oder durch Expropriation an ſich bringen.

Die Regierung gewährt der Geſellſchaft vollkommene Freiheit von jeder Gewerbeſteuer, welche dieſelbe von dem Betriebe der Eiſenbahn-Unternehmung zu zahlen verpflichtet wäre. — Desgleichen gewährt dieſelbe der Geſellſchaft Stempelfreiheit für die Korreſpondenzen zwiſchen ihr und dem Geſellſchaftsvorſtande.

Die Aktien der Geſellſchaft werden ſtempelfrei ausgefertigt. Der Freiſtaat erkennt ſie als ein zu Beſtellung von Kautionen, welche der Regierung zu erlegen ſind, geeignetes Geldmittel, auf Höhe ihres jedesmaligen Kourſes, an.

Die Königl. Preußiſche Verordnung vom 3. November 1838 über die Eiſenbahnen, nebſt den bis zur Ertheilung des Privilegiums ergangenen, darauf bezüglichen ſpäteren Geſetzen, ſoll in gleichem Maaße auf die Krakau-Oberſchleſiſche Eiſenbahn-Unternehmung in ſoweit Anwendung finden, als die Beſtimmungen des gegenwärtigen Privilegiums nicht abweichende Feſtſetzungen enthalten.

Jeder Aktienzeichner erlegt ſofort bei der Unterzeichnung 10 Prozent des ihm zugeſtandenen Aktien-Kapitals und empfängt dagegen einen au Porteur lautenden Quittungsbogen, auf welchem die geſchehene und alle ferner zu leiſtende Einzahlungen quittirt werden. Dieſe Quittungsbogen werden, ſobald die letzte Einzahlung geleiſtet iſt, gegen Aktien der Krakauer Bahn ausgetauſcht.

Die Theilzahlungen werden mit 4 Prozent pro anno verzinſt und dieſe Zinsbonifikation im Bauanſchlage gleich mit verrechnet, indem ſie dem Bau zur Laſt fallen. — Jeder Unterzeichner iſt nur bis zur erfolgten erſten Ein-

zahlung von 10 Prozent der Geſellſchaft verhaftet, alle ſpäteren Einzahlungen haften auf dem Inhaber der Quittungsbogen.

Die Einzahlungen auf die Aktien werden in Breslau, jedoch von den hieſigen Aktionären in Krakau geleiſtet.

Der regierende Senat bewilligt, daß bis zur Beendigung des Baues die Verhandlungen ſowohl der Privilegienträger wie auch der Direktion mit der Regierung in deutſcher Sprache geführt werden.

Der regierende Senat behält ſich vor, den Transport der für das Aerarium benöthigten Steinkohlen von Jaworzno nach Krakau bis zum jährlichen Betrage von 1000 Klaftern Steinkohlen auf der Eiſenbahn bewirken zu laſſen. Für dieſen Fall iſt die Geſellſchaft verpflichtet, dieſen Transport für die Hälfte des feſtzuſetzenden Tarifs zu bewirken, jedoch erfolgt die Anfuhr, Aufladung und Abfuhr der Kohlen auf Koſten des Senats, auch ſtellt derſelbe die zum Transporte erforderlichen Fahrzeuge, welche den Eiſenbahnzügen angehängt werden. Die Geſellſchaft iſt, ſo wie überhaupt den Geſetzen des Freiſtaats Krakau, ſo insbeſondere den auf die Landeshoheit bezüglichen Beſtimmungen unterworfen. Auch entſcheidet der regierende Senat in allen adminiſtrativen Angelegenheiten als höchſte Inſtanz."

Unter dieſen günſtigen Bedingungen bildete ſich ſehr ſchnell eine Aktien-Geſellſchaft, die unterm 1. März 1844 ihre Statuten entwarf, nach erfolgter Genehmigung der Preußiſchen Regierung jetzt vollſtändig geſichert iſt und die Vorbereitungsarbeiten bereits eingeleitet hat.

Es läßt ſich bis jetzt, Juni 1844, daraus erſehen, daß die Krakauer Bahn zwiſchen Myslowitz und Brzenckowitz die ſchleſiſche Grenze erreichen, und zugleich die Warſchauer Eiſenbahn dort berühren wird. Die Oberſchleſiſche Geſellſchaft will, wie wir ſchon bei der Beſchreibung dieſer Bahn erwähnt haben, unter ſo veränderten günſtigen Umſtänden von dem Einfall der Krakauer Bahn bis zu ihrem projektirten Endpunkte Oswienczin gegenüber, die dritthalb Meilen gar nicht weiter bauen oder doch wenigſtens dieſem Bau ſo lange Anſtand geben, bis die Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn Oswienczin erreicht.

Jedenfalls erwächſt der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn aus dieſem direkten Verkehr mit Krakau eine Verkehrsvermehrung, die bei weitem die erwartete Frequenz durch den Anſchluß an die Nordbahn überſteigen wird und den Werth des Unternehmens der Oberſchleſiſchen Bahn ſehr erheblich ſteigern muß. Es iſt nicht zu verkennen, welche Vortheile für die Oberſchleſiſche Bahn aus der Endverbindung, ſtatt mit Oswienczin, einem ſchlechten Dorfe an der projektirten Nordbahn, mit Krakau erwachſen müſſen, einer der bedeutendſten Handelsplätze, mit welchem Breslau in direktem Verkehr ſteht. Krakau, bei einer Anzahl von 40000 Einwohnern, iſt ganz allein auf den Handel angewieſen und konzentrirt zugleich den Kolonial- und Manufaktur-Waarenhandel nach Lemberg, Brody und Jaſſy, und den Produktenhandel eines großen Theils des Königreichs Polen und Galiziens, des noch unberechenbaren Vortheils nicht zu gedenken, daß die Oberſchleſiſche, Warſchauer und Krakauer Bahn nothwendig an der preußiſchen Grenze ſich durchſchneiden müſſen.

15. Wilhelmsbahn.

(Koſel-Oderberg.)

a. Geſchichte dieſer Bahn.

Die Nothwendigkeit einer Verbindung der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn mit der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn und die Wichtigkeit der dadurch zum Schluß zu bringenden Eiſenbahnlinie zwiſchen Stettin und Trieſt oder der Oſtſee mit dem adriatiſchen Meere iſt von jeher und überall anerkannt worden. — Nur anderweitig überwiegende Gründe, ſo wie die Vorausſetzung, daß die Ferdinands-Nordbahn bis Bochnia fortgeführt würde, waren es, welche die Geſellſchaft für die Oberſchleſiſche Eiſenbahn veranlaßten, ihre Bahn über Gleiwitz nach Neu-Berun, Oswienczin gegenüber, zu führen. — Wenn nun der Anſchluß der Ferdinands-Nordbahn bei Neu-Berun noch zweifelhaft blieb, auch die Verbindung zwiſchen Wien und Breslau über Neu-Berun mit einem bedeutenden Umweg verknüpft geweſen wäre, ſo lag hierin eine Aufforderung zu dem Verſuche, eine kürzere und vielleicht früher zu erreichende Verbindung der gedachten Bahnen, dem Flußthale der Oder folgend, an der Landesgrenze bei Oderberg zu Stande zu bringen. —

Schon im Jahre 1840 trat in Ratibor ein Kreis geachteter Männer zuſammen, um zuerſt den Verſuch zu machen, die Oberſchleſiſche Geſellſchaft zu bewegen, daß von Oppeln über Koſel und Ratibor, mit vorzüglicher Berückſichtigung des linken Ufers, nach der Landesgrenze bei Oderberg gebaut werde, oder aber, wenn dies nicht zu erreichen wäre, durch Aktien-Zeichnung das noch erforderliche Kapital zu einem ſelbſtſtändigen Bau in dieſer Richtung aufzubringen. Dieſen Bemühungen gelang es wenigſtens, die Oberſchleſiſche Geſellſchaft dahin zu bewegen, daß ſie, die urſprüngliche Richtung aufgebend, den Zug von Oppeln nach Koſel, wiewohl leider, der Terrainverhältniſſe wegen, am rechten Oderufer wählte. Es blieb ſonach die Strecke von Koſel über Ratibor nach Oderberg noch zu bauen, deren Ausführung ſich obiger Verein zum Ziel ſetzte. Im Jahre 1840 wurden 150000 Thlr. gezeichnet und am 17. Januar 1841 wählte der Verein ein Komité, welches am 17. Juni deſſelben Jahres eine Aufforderung zu fernerer Subſkription erließ.

Das Unternehmen war zur damaligen Zeit beinahe vermeſſen, denn auch kein einziger Banquier nahm daran Theil, dagegen bedeutende Grundbeſitzer, geachtete Rechtskundige, tüchtige Kaufleute und ein Mann, deſſen zähe und unerſchütterliche Konſequenz nie einen Zweifel an die Möglichkeit des Gelingens aufkommen ließ, der Bürgermeiſter von Ratibor, Herr Schwarz. Mit vielfacher Ungunſt kämpfend, ſchritt gedachtes Komité ſo unermüdlich als langſam vorwärts, vollendete die gründlichen Vorarbeiten, unbekümmert, ob die nöthigen Fonds gezeichnet würden oder nicht, und brachte freiwillig, ohne Anſpruch auf Erſatz, jegliches Opfer an Zeit wie an Geld. Hatte es doch eine zweifache Garantie des endlichen Gelingens: die Ueberzeugung, daß die Staatsregierung die Dringlichkeit des Unternehmens erkennen müſſe, und das Vertrauen in den einſichtsvollen Patriotismus der geſammten Umgegend.

Beides hat denn auch in der That auf das Glänzendſte ſich bewährt. Mit der Uebernahme des Protektorats von Seiten des Prinzen von Preußen, wonach der frühere Name Koſel-Oderberg in Wilhelmsbahn umgeändert wurde, und mit dem Eintritte des Fürſten Lichnowsky in das Komité im Jahre 1843 begann eine neue Aera der Thätigkeit für daſſelbe.

Bis zum Monat Mai 1843 hatte ſich der Betrag der Zeichnungen nur auf 156000 Thlr. erhoben, und da auch Oeſterreichiſcher Seits noch nichts bezüglich des Weiterbaues von Leipnik verlautete, ſo war mit einiger Gewißheit nicht vorauszuſehen, ob dem Unternehmen von Seiten des Staats eine höhere Wichtigkeit würde beigemeſſen werden, weshalb dies zuerſt feſtzuſtellen war. Doch vorher glaubte man, ſich der nothwendigen Geldmittel für den Fall verſichern zu müſſen, daß der Staat die bis dahin übliche 3½ prozentige Zinsgarantie bewillige. Aus dieſer Anſicht entſtanden die bedingten Zeichnungen, die ſo bedeutenden Beifall fanden, daß in wenig Tagen weit größere Kapitalien zur Dispoſition geſtellt wurden, als erforderlich waren.

Mittlerweile kamen beinahe zur ſelben Zeit die Deputirten der oberſchleſiſchen Geſellſchaft von Berlin zurück und brachten die Genehmigung zum Bau über Koſel nach Neu-Berun mit. Die Staatskonzeſſion für die Strecke von Koſel nach Oderberg zu erlangen und hieran die für das Unternehmen möglichſt günſtigen Bedingungen zu knüpfen, war daher die nächſte Aufgabe des Komités. Der Fürſt Lichnowsky, in Gemeinſchaft des Bürgermeiſters Schwarz und noch eines Komité-Mitgliedes, begaben ſich deshalb nach Berlin und wußten das Unternehmen in ſolcher Bedeutſamkeit darzuſtellen, daß ihnen dort die Konzeſſion zum Bau unbedingt zugeſichert wurde, und auf den Fall, daß ſie den Anſchluß der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn an die Koſel-Oderberger Bahn beibrächten, wurden auch noch beſondere Begünſtigungen in Ausſicht geſtellt.

Das Komité ſetzte ſich hierauf mit der Direktion der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn in nähere Verbindung, und nach einer Präliminar-Konferenz mit dem Baron Rothſchild in Wittkowitz ward ein Komité-Mitglied nach Wien geſandt, um als Bevollmächtigter die Intereſſen der Koſel-Oderberger Eiſenbahn bei der General-Verſammlung der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn zu vertreten. In dieſer General-Verſammlung, die am 12. Dezember 1843 abgehalten wurde, ward beſchloſſen: „daß der Bau der Bahn von Leipnik über Weißkirchen und Oſtrau nach Oderberg, zum Anſchluſſe an die preußiſche Bahn daſelbſt, ſogleich in Angriff genommen und wo möglich bis Ende 1845 vollendet werden ſollte.“

Hierauf eröffnete der Bevollmächtigte der Koſel-Oderberger Bahn, im Auftrage des Komités und auf Veranlaſſung eines Finanz-Miniſterial-Reſkriptes vom 16. November 1843, der Direktion der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn:

> „daß die ganze Bahn von Koſel bis zur Landesgrenze bei Oderberg bis zum Schluſſe des Jahres 1845 fertig geſtellt werden ſollte, falls bis dahin der jenſeitige Bau zur Landesgrenze ebenfalls ausgeführt ſein würde.“

Nach Rückkehr des Bevollmächtigten aus Wien wurde über das Reſultat ſeiner dortigen Verhandlungen in der Komité-Sitzung vom 15. Dezember 1843 an den Finanz-Miniſter berichtet, worauf ein Miniſterial-Reſkript vom 4. Januar 1844 als Antwort erging, in welchem empfohlen ward, baldigſt Deputirte mit ausreichender Inſtruktion und Vollmacht nach Berlin zu ſenden, damit wegen Ausführung der Bahn ein definitives Abkommen geſchloſſen, oder, wenn dieſes nicht zu Stande kommen ſollte, unverzüglich anderweitige Fürſorge getroffen werden könnte. Ferner eröffnete der Finanz-Miniſter, daß, da die Aktien der vom Staate bisher zu $3\frac{1}{2}$ Prozent garantirten Bahnen ſich gleich über Pari gehoben haben, eine Garantie zu dieſem Satze für die Bahn in keinem Falle gewährt werden würde, wonach die den Deputirten zu ertheilende Inſtruktion zu ermeſſen wäre. In Folge dieſes Miniſterial-Reſkripts begaben ſich die früheren drei Komité-Mitglieder nach Berlin, um ein endliches Reſultat der langen Beſtrebungen zu erreichen.

Aus den dortigen Unterhandlungen ergab ſich, daß der Staat der Eiſenbahn nur eine 3prozentige Zinſen-Garantie zuſichern wollte, daß ferner für die hierdurch nach der Kabinets-Ordre vom 22. Dezember 1843 verlorene unbedingte pupillariſche Depoſital-Fähigkeit kein Erſatz gegeben, und daß endlich das Unternehmen vor allen Seitenbahnen zu gleichem Anſchluſſe nicht geſchützt wurde. Hiergegen glaubten die Bevollmächtigten des Komités Einwendungen machen zu müſſen, weshalb ſie am 29. Januar eine Vorſtellung dem Könige einreichten. Als Erwiderung hierauf erhielt das Komité einen Kabinets-Befehl des Prinzen von Preußen vom 15. Februar, ein Reſkript des Juſtiz-Miniſters vom 16. Februar und ein anderes des Finanz-Miniſters vom 19. Februar, worin von Seiten des Königs ausnahmsweiſe die unbedingte pupillariſche Depoſitalfähigkeit für den Fall der Annahme der 3prozentigen Zinſen-Garantie gewährt und ferner eröffnet wurde, daß ein immerwährender Schutz gegen jede Bahnanlage in Oberſchleſien links der Oder, zum Anſchluß an die öſterreichiſchen Bahnen, nicht zugeſichert werden könne, daß es indeſſen zur Zeit nicht in der Abſicht liege, öſtlich von Mittelwalde eine ins Oeſterreichiſche führende Eiſenbahn (außer der oberſchleſiſchen) noch zu geſtatten; endlich könne bei der geſichert erſcheinenden Ausführung der Bahn nicht mehr als 3 Prozent Zinſen-Garantie bewilligt werden.

Dies war der Stand der Sache im Februar 1844; die Unterhandlungen, ſowohl mit der öſterreichiſchen Bahn als mit der preußiſchen Staatsbehörde, waren beendet, und da die Vollmachten des Komités nicht weiter reichten, ſo wurde zur weiteren Beſchlußfaſſung auf den 26. Februar 1844 eine General-Verſammlung ausgeſchrieben.

In derſelben hatten ſich zunächſt die Zeichner, welche nur unter der Bedingung einer drei- und ein halbprozentigen Zinſen-Garantie gezeichnet hatten, zu erklären, ob ſie, da der Staat dieſe nicht bewilligt, dennoch und zwar unbedingt Zeichner, reſp. Mitglieder der Geſellſchaft zu bleiben entſchloſſen wären, worauf einſtimmige Bejahung dieſer Frage folgte.

Die nach Löſung dieſer Prinzipal-Frage konſtituirte Geſellſchaft faßte nunmehr folgende Beſchlüſſe:

1) Die unter erſchwerenden Bedingungen zugeſicherte Garantie des Staats für 3 Prozent Zinſen wurde einſtimmig abgelehnt, und, da fernere Konzeſſionen nicht zu gewärtigen, der Bau ohne ſtaatliche Garantie vorgezogen.

2) Von den beiden Bahnlinien, welche in Vorſchlag waren und von denen die eine von dem Bahnhofe der Oberſchleſiſchen Bahn zu Kandrzin bei Koſel, auf der rechten Seite der Oder, zur öſterreichiſchen Grenze an dem Olſafluſſe unweit Oderberg geht, Ratibor in einer Entfernung von 800 Ruthen laſſend; die andere die Oder bei Ratibor überſchreitet und, dicht an der Stadt vorbei, am linken Oderufer aufwärts bis nach Oderberg läuft, wurde einſtimmig die letztere Richtung gewählt.

3) Die Ablehnung der Staats-Garantie, und in Folge deren der Theilnahme des Staates zu ¼ des Anlage-Kapitals, ſo wie die durch Annahme der Bahnlinie am linken Oderufer vermehrten Baukoſten, machten die Erhöhung des urſprünglich für die Linie am rechten Ufer veranſchlagten Anlage-Kapitals von 900000 Thlr. nöthig. Nach Mittheilung der von dem Spezial-Ingenieur der Oberſchleſiſchen Bahn, Lieutenant Hoffmann, entworfenen generellen Anſchläge fiel der einſtimmige Beſchluß dahin aus, das Anlage-Kapital auf 1,200000 Thlr. feſtzuſetzen.

4) Ueber die nach dem vorſtehenden Beſchluſſe noch erforderlichen 300000 Thaler wurde einſtimmig in der Art verfügt, daß ſie durch Ausgabe neuer Aktien gedeckt werden ſollen, bei welcher aber nur die ſchon angenommenen Geſellſchafts-Mitglieder, nach einem von dem Herrn Bürgermeiſter Schwarz entworfenen Plane, zugelaſſen werden, ſo daß alle Aktionäre nach Verhältniß ihrer bisherigen Zeichnung, jedoch mit vorzugsweiſer Begünſtigung der kleinen Zeichner, betheiligt werden.

5) Der von dem Komité vorgelegte Statutenentwurf wurde mit ſehr wenigen unerheblichen Abänderungen einſtimmig angenommen.

6) Wurden auf Grund des Statuts die Direktoren und der Ausſchuß gewählt.

Die Statuten und Anſchläge wurden dem Finanz-Miniſter eingeſchickt, worauf ein Reſkript deſſelben vom 24. April 1844 erfolgte, wonach die eingereichten Statuten nunmehr nach beendigten Erörterungen zwiſchen ſämmtlichen Miniſterien zur Allerhöchſten Konzeſſion und Beſtätigung vorgelegt werden ſollten. Ferner, daß das eingereichte Bauprojekt, und insbeſondere der Oderübergang bei Ratibor, genehmigt werde, in ſo fern nicht etwa die der Königl. Regierung übertragene, unverzüglich vorzunehmende örtliche Prüfung einzelne, auf das ganze Unternehmen jedoch wenig einflußreiche Modifikationen erforderlich machen ſollte. Daher werde denn auch die Königl. Regierung ohne weitere Rückfrage an das Miniſterium die Genehmigung zum Bau ertheilen.

Unterm 10. Mai 1844 erſchien hierauf die Allerhöchſte Beſtätigungs-Urkunde der Statuten, deren Inhalt folgender iſt:

„Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. Nachdem zum Zwecke der Erbauung und Benutzung einer Eiſenbahn, welche ſich in der Nähe von Koſel der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn anſchließen und über Ratibor nach der Landesgrenze bei Oderberg zum Anſchluſſe an die Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn führen ſoll, eine Geſellſchaft mit einem Grund-Kapitale von 1,200000 Thlr. gebildet worden iſt, wollen Wir zur Ausführung der gedachten Eiſenbahn unter der Bedingung:

1) daß dabei den im militäriſchen Intereſſe zu ſtellenden Anforderungen und Bedingungen genügt werden muß;
2) daß die Bahn, Falls der Bau der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn bis an die Landesgrenze bei Oderberg bis zum Schluſſe des Jahres 1845 ausgeführt wird, bis zu eben dieſem Zeitpunkte fertig zu ſtellen iſt; und
3) daß in Anſehung der Fahrten auf dieſer Bahn ſowohl die Genehmigung, als auch, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf anderen Bahnen zu ſichern, die Abänderung der Fahrpläne Unſerem Finanz-Miniſter vorbehalten bleibt,

hiermit Unſere landesherrliche Zuſtimmung ertheilen, indem Wir zugleich beſtimmen, daß die in dem Geſetze über die Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorſchriften, insbeſondere diejenigen über die Expropriation, auf das oben bezeichnete Unternehmen Anwendung finden ſollen.

Auch wollen Wir die vorerwähnte Geſellſchaft unter der Benennung: „Wilhelms-Bahn-Geſellſchaft" als eine Aktien-Geſellſchaft nach den Beſtimmungen des Geſetzes vom 9. November 1843 hierdurch beſtätigen, und die anliegenden, mittelſt gerichtlicher Verhandlung vom 26. Februar d. J. vereinbarten Statuten dieſer Geſellſchaft mit der Maaßgabe:

zu § 3, daß die Betheiligung bei anderen Eiſenbahn-Unternehmungen der Genehmigung Unſeres Finanz-Miniſters bedürfen, und hinſichtlich der Fahrpläne die oben feſtgeſetzte Bedingung zur Anwendung kommen ſoll;

zu §. 11, daß die Veräußerung und Vertheilung des Geſellſchafts-Vermögens erſt dann, wenn der Beſchluß wegen Auflöſung der Geſellſchaft die Genehmigung des Staates erhalten hat, erfolgen darf;

zu §. 15, daß die Befreiung der urſprünglichen Aktionäre von der Verpflichtung zu ferneren Einzahlungen nach Einzahlung von 40 Prozent des Aktien-Kapitals nicht ohne Weiteres eintreten ſoll, ſondern hierüber alsdann erſt von dem Direktorium Beſchluß zu faſſen iſt;

zu §. 48, daß den wirklichen oder ſtellvertretenden Mitgliedern des Direktoriums nicht geſtattet ſein ſoll, ſich auf Lieferungsverträge mit der Geſellſchaft einzulaſſen, oder bei ſolchen zu betheiligen,

in allen Punkten genehmigen.

Die gegenwärtige Konzeſſions- und Beſtätigungs-Urkunde ſoll, nebſt den Statuten, durch die Geſetz-Sammlung bekannt gemacht werden.

Gegeben zu Potsdam, den 10. Mai 1844.

(Gez.) Friedrich Wilhelm."

Die erſte Einzahlung von 15 Prozent geſchah in den Tagen vom 9. bis 15. Mai, die der zweiten vom 9. bis 16. Juli 1844.

Ueber die bis jetzt an der Bahn ausgeführten Arbeiten erwähnen wir das Nachſtehende:

In den Monaten März und April 1844 fanden alle thunlichen Vorbe-

reitungen zur Beſchaffung der erforderlichen Bautenſilien Statt. Die größeren Grundbeſitzer geſtatteten in der freundlichſten Weiſe den Beginn des Baues auf ihren Ländereien, ſo daß, nächſt dem Wiederaufſuchen und Rektifiziren der Bahnlinie bei einzelnen Strecken, am 24. April deſſelben Jahres auf dem Gebiete des Fürſten von Lichnowsky in Krzizanowitz der erſte Spatenſtich geſchehen konnte. Mittlerweile wurden, während hier nach und nach mehrere Schachten antraten, auch in den Teichen bei Markowitz am 29. April und bei Tworkau am 10. Mai die Erdarbeiten begonnen. Gleichzeitig fing man in den letzten Tagen des April beim herzogl. Ratiborſchen Vorwerke Kempa, auf Babitzer Terrain, die Erdarbeiten durch zwei Schachte an, während, mit Ausſchluß des fürſtlich Hohenloheſchen Brzezer Terrains, die Bahnlinie in einer Länge von 1400 Ruthen und einer Breite von vorläufig 4 Ruthen auf Hohenloheſch-Sackenhoimer und Dzirgowitzer, herzogl. Ratiborer-Solarnia- und Nendza-Terrain durchgeholzt wurde. Daſſelbe geſchah in einem zum Krzizanowitzer Terrain gehörigen Eichwalde. Obwohl die Arbeit auf den genannten Punkten der vielen Zwiſchenſtrecken wegen, wo das Terrain noch nicht überlaſſen iſt, bei erſchwerter Beaufſichtigung und nur mit großer Mühwaltung fortgeführt werden konnte, ſo wurden doch, in gleichem Schritte mit Vermehrung der Arbeiterzahl und des Vorrathes an Geräthſchaften, auch bei Birawa, ſo wie auf der Strecke zwiſchen Solarnia und Ratiborer-Hammer die Erdarbeiten begonnen.

Auf der erſten Sektion, von Kandrzin bis Ratibor, ſind bis Ende Juni 1844 1) bei Birawa auf Sackenhoimer Gebiete in Angriff genommen: 1450 laufende Ruthen, von denen 650 vollendet ſind. Bewegt wurden hier 4000 Schachtruthen Erde. 2) Bei Kempa und Ratiborer-Hammer wurden 960 laufende Ruthen, von denen bereits 140 abgenommen ſind, und 3) bei Markowitz 190 Ruthen in Angriff genommen und dabei 3500 Schachtruthen Erde bewegt.

Auf der zweiten Sektion, von Ratibor bis Oderberg, ſind bei Krzizanowitz 860 Ruthen in Angriff und 260½ davon vollendet. Bewegt wurden hier bereits 5291 Schachtruthen.

Faßt man dieſe einzelnen Poſitionen zuſammen, ſo ergiebt ſich, daß 1050½ laufende Ruthen, oder mehr als eine halbe Meile des Erddammes geſchüttet und im Ganzen 3190 laufende Ruthen, mithin etwa ein und dreiviertel Meilen durch Erdſchüttung ſich in Arbeit befinden. Bewegt wurden im Ganzen 12791 Schachtruthen. Gegenwärtig (Ende Juni 1844) arbeiten 1193 Arbeiter unter 21 Schachtmeiſtern auf den vorbemerkten Bahnſtrecken. Zu berückſichtigen iſt beſonders, daß jene zum Theil vollendeten Erdarbeiten die ſchwierigſten auf der ganzen Bahn ſind, ſo daß für die Folgezeit ein bei weitem geſteigertes Reſultat unter Anwendung gleicher Arbeitskräfte gewärtigt werden muß.

Nächſt den Erdarbeiten ſind bei der Oderbrücke unweit Ratibor die nöthigen Vorbereitungen zum Beginn der Roſtarbeiten getroffen, und dieſelben auch bei den Brücken über die Birawka, Ruda und Rudka eingeleitet worden. — Wegen des Baues der Oderbrücke bei Oderberg ſchweben Unterhand-

lungen mit den dabei betheiligten Privatperſonen und den Kaiſerlich Oeſterreichiſchen Behörden. Die zu den Brücken erforderlichen Mauerziegeln, Klinkern und Bruchſteine ſind bereits ſämmtlich verdungen. Ein Gleiches gilt von den Bruchſteinen zu den Fundamenten der Bahnhofs-Gebäude, ſo wie von dem geſammten, zu den Bauwerken der Bahn erforderlichen Kalke; etwa 150 Schachtruthen Steine und 3000 Kubikfuß gelöſchten Kalkes ſind ſogar ſchon geliefert.

Wegen des ganzen Bedarfes an Eiſenſchienen iſt zur Hälfte mit engliſchen, zur Hälfte indeß mit inländiſchen Produzenten kontrahirt worden, und ſind Transporte von England bereits unterwegs. Eichene Querſchwellen ſind faſt auf Höhe des ganzen Bedarfs zum Preiſe von 14 bis 22½ Sgr. franco Bahn verdungen. — Vier Lokomotive leichterer Art, zum Preiſe von 11500 Thlr. das Stück, wurden bei Borſig in Berlin bereits beſtellt.

Nachdem das Statut der Wilhelmsbahn der Geſetzſammlung einverleibt worden iſt, ſoll nunmehr mit der Expropriation unverzüglich vorgeſchritten werden, wo eine gütliche Einigung nicht zu bewirken ſein wird. Namentlich ſteht dann zu erwarten, daß einzelne Beſitzer kleinerer Grundſtücke, beſonders in der Nähe von Ratibor, welche bisher einem vaterländiſchen Unternehmen ihre Mitwirkung verſagt haben, zur Ermäßigung ihrer überſpannten Forderungen genöthigt ſein werden. Die Projekte zu den Ratiborer Bahnhofs-Gebäuden, als Empfangshaus, Lokomotiv-, Wagen- und Güterſchuppen u. ſ. w. ſind bereits vollendet und liegen gegenwärtig dem Direktorium zur Beſchlußnahme vor.

b. Richtung und Länge der Bahn, ſo wie
c. Krümmungs-Verhältniſſe.

Da die Oberſchleſiſche Eiſenbahn bei Kandrzin das Flußthal der Oder verläßt, um ſich nach Gleiwitz zu wenden, ſo war hierdurch der Anknüpfungspunkt für den Anſchluß der Verbindungsbahn gegeben, während für den Anſchluß mit der Ferdinands-Nordbahn die Gegend bei Oderberg feſtzuhalten war. Unter Mitwirkung des Ober-Ingenieurs Roſenbaum von der Oberſchleſiſchen Bahn wurde die Trace für die Koſel-Oderberger Bahn feſtgeſtellt und durch den Regierungs-Kondukteur Sabinsky abgeſteckt.

Im Allgemeinen folgte dieſelbe der Richtung des Oderſtromes, und da ſie bei der Breite des Flußthals meiſt in der Niederung fortgeführt werden konnte, ſo ergab ſich hieraus für die Bahn der Vortheil günſtiger Steigungs-Verhältniſſe bei geringen Erdarbeiten.

Kandrzin liegt auf dem rechten, Ratibor auf dem linken, Oderberg aber wieder auf dem rechten Oderufer. Die große Wichtigkeit Ratibors für die Verkehrs- und Handelsverhältniſſe dieſer Gegend von Oberſchleſien machten es ſehr wünſchenswerth, die Stadt ſelbſt zu berühren; auch beginnt hier die Oder ſchiffbar zu werden, und deshalb mußte es ebenfalls wichtig ſein, die Land- und Waſſerſtraße in möglichſt nahe Berührung zu bringen, um nach Umſtänden von einer auf die andere übergehen zu können. Sollte dies jedoch geſchehen, ſo mußte bei Ratibor für die Eiſenbahn ein Uferwechſel Statt fin-

den, welcher ſich bei Oderberg wiederholte. Aber nicht allein das Bedürfniß, Ratibor und die hier ſchiffbar werdende Oder in direkte Verbindung mit der Eiſenbahn zu bringen, ſprachen für dieſes Projekt, ſondern auch der Umſtand, daß der Anſchluß auf dem rechten Oderufer wegen der Ueberſchreitung des Inundationsthales der Olſa, etwa 200 Ruthen oberhalb ihrer Einmündung in die Oder, erhebliche Schwierigkeiten verurſacht. Allerdings fiel die Behebung derſelben nicht ſowohl der in Rede ſtehenden Koſel-Oderberger Bahn, als vielmehr der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn zur Laſt; dieſe Schwierigkeiten und die Würdigung derſelben ſchienen es aber auch zu ſein, welche jene Geſellſchaft zu dem Verlangen veranlaßte, daß bei Ratibor über die Oder gegangen und die Bahn auf dem linken Oderufer gegen Oderberg geführt werde.

Die Oder wie die Olſa, bei ihrer Vereinigung noch beide den Karakter von Gebirgswäſſern führend, erleiden eine öftere und bedeutende Anſchwellung, die in ihrer Wechſelwirkung am Vereinigungspunkte leider oft bedeutende Ueberfluthungen erzeugen. Mit dieſen Uebelſtänden würde die Ferdinands-Nordbahn auf der Strecke zwiſchen der Olſa bis oberhalb Oderberg zu kämpfen haben, und es war kaum vorauszuſetzen, daß dieſelbe auf einen Anſchluß an dieſem Punkte, wenn er ihr von der Koſel-Oderberger Geſellſchaft zugemuthet werden ſollte, eingehen würde.

Die Koſten des Oder-Ueberganges bei Oderberg, ſo weit dieſelben der Geſellſchaft für die Koſel-Oderberger Bahn zur Laſt fielen, waren wenig bedeutender als die des Ueberganges über die Olſa, und die Verlängerung der Bahn um **1150** Ruthen, oder etwas über eine halbe Meile, welche dieſelbe erfuhr, wenn der Anſchluß ſelbſt bei Oderberg erfolgte, war ebenfalls nicht in Betracht zu ziehen, da dafür durch ein höheres Fahr- und Transportgeld Entſchädigung gewährt, der Weg zwiſchen Wien und Breslau aber nicht verlängert wurde. Es blieben daher nur noch die durch den Oder-Uebergang bei Ratibor entſtehenden Mehrkoſten zu rechtfertigen, was einerſeits durch den ſchon oben angedeuteten Vortheil der unmittelbaren Berührung der Stadt und die zu bewirkende, ebenfalls unmittelbare Verbindung der beiden Haupt-Transportmittel, der Eiſenbahn und der Waſſerſtraße, geſchehen iſt, andererſeits durch das nicht eines berückſichtigungswerthen Grundes entbehrende Verlangen der Direktion der Ferdinands-Nordbahn motivirt wird. —

Gleichwohl haben ſich die von dem Komité der Koſel-Oderberger Bahn angeordneten Vorarbeiten nicht blos auf die Veranſchlagung einer der beiden angedeuteten Linien bezogen, ſondern es ſind beide vollſtändig nivellirt worden.

Hinter dem Dorfe Kandrzin zweigt ſich die Koſel-Oderberger Bahn von der Oberſchleſiſchen ab, durchſchneidet, Alt-Koſel rechts laſſend, einen Theil der Schlawentzitzer Haide, überſchreitet die Birawka, geht zwiſchen den Ortſchaften Birawa und Sackenhoim durch bis dicht an das Dorf Solarnia heran. Sich hier rechts wendend, durchſchneidet dieſelbe die herzoglich Ratiborer Forſt und überſchreitet dicht unter dem Dorfe Ratiborer-Hammer die Buda, ſo wie den von dieſem Bache abgeleiteten Mühlgraben. Hierauf geht dieſelbe, einen anderen kleinen Theil der herzoglich Ratiborer Forſten durchſchneidend, zwiſchen den Ortſchaften Nendza und Schichowitz hindurch, bis an das Dorf

Babitz heran, und, ſich hier brechend, nach dem unteren Ende des Dorfes Markowitz, einen Theil des großen Markowitzer Teiches abſchneidend. Die abgeſteckte und nivellirte Linie verlängert ſich hier noch etwa bis **100** Ruthen vor deren Uebergang über die von Ratibor nach Rybnik führende Chauſſee, wo ſich die auf das linke Oderufer übergehende Linie mit einem Viertelskreiſe abzweigt, oberhalb des Dorfes Oſtrog die Oder paſſirt und ſich nunmehr mit einer ziemlich ſcharfen Krümmung wiederum links wendet, den ſogenannten Doktordamm nur eben berührend. Von hier aus folgt ſie, der Hauptſache nach, dem Laufe der Oder, wendet ſich unterhalb des Dorfes Sudoll ein Weniges links, ſchneidet ein kurzes Stück des Pſinna-Grabens ab, welcher jedoch rechts der Bahn verlegt werden ſoll, und überſchreitet unterhalb Benkowitz den Pſinna-Bach, geht weiter hin durch einen kleinen Theil der Tworkauer Teiche und hält ſich von hier ab fortwährend an dem Höhenrande längs des Oderthales. Krzizanowitz rechts laſſend, erreicht ſie mit einer ſcharfen Biegung nach links das untere Ende des Dorfes Roſchkau, wo der Abbau zweier unbedeutenden Gebäude von Bindwerk nöthig wird; vor dem Dorfe Zabekkau wendet ſich die Bahn noch einmal rechts und überſchreitet unterhalb Oderberg die Oder ziemlich normal. Der Uebergang würde ſich durch Abſchneidung der daſelbſt befindlichen Serpentine mittelſt eines Durchſtichs weſentlich verbeſſern und dabei der Vortheil erreichen laſſen, die Haupt-Oderbrücke vor Vollendung des Baues im Trocknen zu bauen.

Die auf dem rechten Oderufer abgeſteckte und nivellirte Linie behält die von Markowitz angenommene Richtung bis kurz vor dem Dorfe Brzezin bei, wendet ſich jedoch um den dort befindlichen Teich ziemlich ſcharf links, die Richtung nach dem Vorwerk Papprotnik einſchlagend, welches dieſelbe, durch eine kleine Biegung nach rechts vermeidend, links liegen läßt. Sie wendet ſich hierauf wieder mehr rechts, durchſchneidet die Teiche unterhalb Grabowka, geht links vom Vorwerke Klicont vorbei, wendet ſich hierauf abermals etwas rechts, die Bluſchizauer Teiche durchſchneidend, wirft ſich hierauf nochmals etwas links, und einen Theil des großen Groß-Gorczitzer Teiches abſchneidend, erreicht ſie endlich das Ufer der Olſa oberhalb des Dorfes Olſau.

Gegen die Führung der beiden Linien iſt durchaus nichts einzuwenden, da es eben ſo ſehr vermieden worden iſt, tief in das Inundationsthal hinabzuſteigen und ſich dadurch der Ueberfluthung der Bahn auszuſetzen oder eine kaum zuläſſige erhebliche Verengerung des Inundationsthales herbeizuführen, als andererſeits weit in die hohen Thalränder einzuſchneiden.

Die beiden Linien oberhalb Markowitz unterſcheiden ſich dadurch, daß die auf dem linken Oderufer mehr ihre Direktion beibehält, dagegen bei Krzizanowitz, wo die Oder an den rechtſeitigen Thalrand ſcharf herantritt, einige erhebliche Erdarbeiten erheiſcht, wogegen die Linie des rechten Oderufers öfters genöthigt iſt, ihre Richtung zu ändern und viele Teichländereien durchſchneidet, welche zum großen Theil auch bewäſſert werden. — Eben ſo hält ſie ſich mehr im Inundationsthale und erheiſcht daher auf dem größten Theile ihrer Länge eine fortwährende Aufdämmung, für welche der Boden aus dem

Seitenterrain entnommen und zum Theil der Teiche wegen ziemlich weit transportirt werden muß.

Von der Linie, welche ſich nach dem linken Oderufer wendet und die im Ganzen, von Kandrzin bis an die Oder, bei Oderberg eine Länge von 14150 Ruthen hat, ſind 11280 Ruthen gerade und 2870 Ruthen liegen in Kurven, deren im Ganzen 11 vorkommen. Davon iſt eine bei dem Bahnhofe zu Ratibor mit 250 Ruthen, ſieben mit 500 und drei mit 1000 Ruthen Halbmeſſer beſchrieben. Der kleine Radius für die Kurve am Bahnhofe zu Ratibor iſt deshalb ohne Nachtheil, da hier doch langſam gefahren werden muß.

Auf der Linie, welche auf dem rechten Ufer verbleibt, von im Ganzen 13000 Ruthen Länge, ſind 10680 Ruthen gerade und 2320 Ruthen liegen in Kurven. Es kommen davon ebenfalls 11 vor, wovon drei mit 1000 Ruthen, ſieben mit 500 Ruthen und eine mit 300 Ruthen Radius beſchrieben ſind. Die letztere liegt beim Vorwerke Brzezin und iſt 310 Ruthen lang.

Wie ſchon in dem geſchichtlichen Theile der Bahn erwähnt iſt, ſo wurde in der General-Verſammlung vom 26. Februar 1844 der Beſchluß gefaßt, daß die Linie auf dem linken Ufer der Oder ausgeführt wird. Es dürfte jedoch in der vorhin angegebenen Richtung, nach dem Urtheile des Spezial-Ingenieurs der Oberſchleſiſchen Bahn, Lieut. Hoffmann, eine Veränderung des Oder-Ueberganges bei Ratibor aus mehreren Gründen eintreten. Bei ſehr hohen Waſſerſtänden der Oder bildet ſich eine Hauptſtrömung des Fluthwaſſers längs des ziemlich ſteil abfallenden rechtſeitigen Thalrandes, während das Dorf Oſtrog und das nächſt gelegene Terrain ganz und letzteres zum großen Theil waſſerfrei liegt. Die Richtung dieſer Fluthſtrömung geht ziemlich normal auf die von Ratibor nach Rybnik führende Straße und daher tangentional auf den Bogen, welchen die Eiſenbahn hier nach der Stadt Ratibor hin macht. Es erwächſt hieraus eine ſehr große Schwierigkeit für die Anlage der Fluthbrücken, da dieſe ſeitwärts der Statt findenden Strömung zu liegen kommen, weshalb anzunehmen iſt, daß das Fluthwaſſer, zwiſchen dem Eiſenbahndamme und dem höheren Thalrande eingeklemmt, ſich bedeutend aufſtauen wird, ehe es durch die im Eiſenbahndamm zu erbauenden Fluthbrücken Abzug gewinnt.

Außerdem berührt die abgeſteckte und nivellirte Linie auf dem linken Ufer nur eben den Schutzdamm gegen die Oder und entfernt ſich ſodann wieder von der Stadt. Es fehlt hierbei durchaus an einem geeigneten Platze für den Bahnhof, da der Raum zwiſchen dem Schutzdamme und dem Oderufer für eine derartige Anlage ſehr beſchränkt, der Inundation ſehr ausgeſetzt iſt und jedes Zufuhrweges von der Stadt aus entbehrt, das Terrain auf der Landſeite des Schutzdammes aber ſehr tief liegt und ſich erſt gegen die Stadt hin erhebt.

Die mehrerwähnte Fluthſtrömung am rechtsſeitigen Thalrande wendet ſich jedoch in der Nähe des Markowitzer Teiches ſcharf links, parallel mit der Richtung des Teichdammes, das Dorf Oſtrog aber iſt in der Mitte ſeiner Länge ziemlich weitſchichtig gebaut, ſo daß es möglich ſein würde, mit Hinwegräu-

mung von einem, höchſtens zwei elenden Bindwerks-Häuſern, die Eiſenbahn durchzuführen.

Der Lieutenant Hoffmann glaubt daher dieſe Trace durch das Dorf Oſtrog für den Oder-Uebergang in Vorſchlag bringen zu müſſen, da hierdurch die oben erwähnten weſentlichen Nachtheile beſeitigt werden. Dieſe neue Linie durchſchneidet, nachdem ſie den Markowitzer Teich verlaſſen hat, die Fluthſtrömung, ſo wie die Oder, in faſt ganz normaler Richtung, geht bis dicht an die Stadt Ratibor heran, wo ſich eine ſehr vortheilhafte Gelegenheit zur Anlage des Bahnhofes darbietet, welcher in nahe, faſt unmittelbare Verbindung mit der Stadt tritt.

Der Radius für die Kurve kann größer gewählt werden, die Doppelkurve wird vermieden, die Länge der Bahn abgekürzt, an der Länge der Fluthbrücke wird geſpart, und die Höhe des Dammes in der Nähe vom Markowitzer Teiche verringert werden können, weil bei der zweckmäßigen Abführung der Fluthwäſſer weniger ein Aufſtau des Waſſers zu beſorgen iſt.

Dieſer angeführten Vortheile wegen wird die Ausführung dieſer Linie wohl erfolgen, da zu erwarten ſteht, daß die Königl. Regierung bei der vorzunehmenden örtlichen Prüfung ſich ebenfalls dafür entſcheiden wird.

d. Steigungs-Verhältniſſe.

Die Steigungs-Verhältniſſe beider Bahntracen ſind als ſehr günſtig anzuſehen. Die größte vorkommende Steigung beträgt 1 : 300 und die Länge einer ſo ſteilen Anſteigung nur 450 Ruthen.

Auf dem erſten, beiden Linien gemeinſchaftlichen Theile der Bahn müſſen 45¼ Fuß errungene Steigung aufgegeben werden, auf der Fortſetzung nach und auf dem linken Ufer 10½ Fuß, auf der Fortſetzung längs dem rechten Oderufer 11 Fuß.

e. Veranſchlagte Anlagekoſten.

Die Geſammtkoſten für die bei Ratibor über die Oder gehende Linie von 14150 Ruthen oder etwa 7 Meilen Länge betragen 169500 Thlr.; diejenigen der auf dem rechten Ufer verbleibenden 993100 Thlr., bei einer Länge von 13000 Ruthen oder etwa 6½ Meilen. Es kommt hiernach die Meile auf erſterer Trace auf etwa 165300 Thlr., auf letzterer auf 152785 Thlr. zu ſtehen.

Die gewählte Linie wird daher, wenn man den durch ihre größere Länge erforderlichen Mehraufwand, welcher durch den Ertrag eines dafür höher zu ſtellenden Fahrgeldes gedeckt wird, berückſichtigt, etwa 92400 Thlr. mehr als die andere Linie koſten.

Die Veranſchlagung der Erdarbeiten beider Bahnlinien iſt ſpeziell angefertigt, und ſind hierbei die Erfahrungen benutzt worden, welche die Ausführung der Arbeiten an der Oberſchleſiſchen Bahn an die Hand gegeben hat. Die allerdings nicht unerheblichen Brückenbauten haben nur geſchätzt werden können, jedoch gaben dafür die ähnlichen, mitunter ſelbſt in den Maaßen ganz übereinſtimmenden Bauausführungen der Oberſchleſiſchen Bahn an der

Neiſſe und bei Oppeln genügenden Anhalt, ſo wie es nicht fehlen konnte, auch für die kleineren Brücken ähnliche ſpeziell veranſchlagte Bauwerke im Oberſchleſiſchen Eiſenbahntrakte zum Anhalt aufzufinden.

Die Zahl und Größe der Brücken (davon Näheres unter f, Bau der Bahn, bedeutende Bauwerke) wird überdies gewiß ausreichen und in manchen Stücken noch eine Ermäßigung erfahren können.

Der Haupttitel des Anſchlags iſt der Oberbau, und auch hier werden die zum Grunde gelegten Preiſe gewiß ausreichen. Der Zentner Eiſenſchienen iſt mit 4 Thlr. 25 Sgr. franko Bauſtelle in Anſchlag gebracht worden, während die letzt kontrahirten Schienen für die Oberſchleſiſche Bahn franko Breslau ſich mit 3 Thlr. 13 Sgr. 5 Pf. pro Zentner berechnen, und wird alſo auch noch eine nicht unbedeutende Erhöhung des Preiſes eintreten können, ohne den Anſchlag zu erreichen. Die eichenen Schwellen ſind mit 1 Thlr. veranſchlagt und werden gewiß bedeutend unter dieſem Preiſe zu beſchaffen ſein. — Ein Gleiches gilt von allen übrigen Anſchlagſätzen.

Zur Beurtheilung der Koſten für die Bahnhöfe haben ähnliche Baulichkeiten der Oberſchleſiſchen Bahn, über welche Anſchläge exiſtiren, zum Anhalt gedient. Die Preiſe der Drehſcheiben, Waſſerkrahne, Ausweichungen u. ſ. w. ſind nach den bei Ausführung der Oberſchleſiſchen Bahn gezahlten angenommen worden. Ein Gleiches gilt von den Maſchinen und Fahrzeugen.

Bei der Erwerbung des Terrains ſoll die erforderliche Breite für Doppelbahn (26′ Kronenbreite) beſchafft werden, obwohl vorerſt die Erdarbeiten nur für ein Geleiſe oder 15′ Kronenbreite zur Ausführung gebracht werden ſollen. Bei der durchſchnittlich nur geringen Höhe der Auf- und Abträge iſt eine mittlere Breite von 5 Ruthen angenommen worden. Der Boden von Kandrzin bis gegen Markowitz hin beſteht größtentheils aus einem wenig ergiebigen Sandboden; oberhalb Ratibor wird er beſſer, obwohl auch hier mitunter noch Sandboden vorkommt. Aus dieſem Grunde iſt auch der Preis für Gewinnung des Bodens bei den Erdarbeiten oberhalb Ratibor um einen Silbergroſchen höher geſtellt worden.

Der Morgen Forſtland iſt mit 80 Thlr., der Morgen Acker- und Wieſenland mit 160 Thlr. durchſchnittlich veranſchlagt worden, und iſt zu erwarten, daß dieſe Preiſe im Durchſchnitt nicht erreicht werden.

Das Terrain zur Ausſchachtung und zur Ablagerung von Erde, welches nach geſchehener Benutzung den Eigenthümern wieder zurückgegeben werden kann, iſt mit 130 Thlr. in Anſatz gebracht worden, das Terrain für den Bahnhof zu Ratibor, wegen der Nähe der Stadt, mit 200 Thlr. pro Morgen.

Entweder in Roſchkau oder in Bluſchizau müſſen ein Paar unbedeutende Bindwerksgebäude der Bahn wegen abgebrochen werden, und iſt für den Anbau eines jeden, bei Wiederbenutzung des Materials, die Summe von 500 Thaler in Anſchlag gebracht worden, welche gewiß ausreicht, um die Beſitzer zufrieden zu ſtellen.

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Wie ſchon erwähnt, ſoll das Terrain für einen Dammkörper von 26 Fuß Kronenbreite erworben, dagegen dieſer nur auf eine Kronenbreite von 15 Fuß hergeſtellt werden. Die Seiten des Dammes wie der Einſchnitte werden anderthalbfüßig abgeböſcht und die letzteren außer mit einem 2 Fuß breiten Grabenbankett noch auf zu 6 Fuß Höhe mit einem anderthalb Fuß breiten Bankette verſehen. In den Einſchnitten und da, wo die Bahn ſich nicht mindeſtens 2 bis 3 Fuß über das anliegende Terrain erhebt, werden zu beiden Seiten der Bahn 2 Fuß in der Sohle breite Gräben angelegt, deren Sohle mindeſtens 2 Fuß unter der Krone des Dammes liegt. Bei größerer Dammhöhe kommen nur dann Gräben vor, wenn es die Abführung des Waſſers längs der Bahn erfordert.

Das Geleiſe ſoll 4 Fuß 8½ Zoll Engliſch oder 4 Fuß 6¼ Zoll Preußiſch im Lichten haben, alſo der im Preußiſchen allgemein eingeführten Spurweite entſprechen. Die Krone des Planums erhält eine ſehr ſtarke Wölbung zur raſchen Ableitung des Regenwaſſers.

Die Ausführung des Oberbaues iſt in derſelben Art und Weiſe angenommen worden, die bei der Oberſchleſiſchen Bahn eingeführt iſt und insbeſondere bei deren Fortſetzung jenſeits Oppeln beobachtet wird. Die eichenen, 8 Fuß langen, 12—14 Zoll breiten und 6—7 Zoll ſtarken Schwellen liegen auf einer 6—8 Zoll ſtarken feſtgeſtampften Unterbettung von geſiebtem Kies. Die Schienen erhalten die ſogenannte Vignoles'ſche Form und eine Schwere von 18 Pfund pro Fuß. Die Schwellen liegen 3 Fuß von Mitte zu Mitte entfernt, und werden die Schienen durch Hackennägel auf ihnen befeſtigt. Unter die Stöße kommen beſondere Unterlagsplatten von 5 Zoll Breite und 7 Zoll Länge zu liegen, durch welche 4 Hackennägel getrieben werden. Die Schienenenden ſtoßen nicht ſcharf an einander, ſondern es wird durch Einlagen von Schuſterſpan ein Zwiſchenraum für deren Ausdehnung bei Temperaturwechſel gebildet.

Aus dem Umſtande, daß die Bahn ſich längs des Oderſtromes im Flußthale fortbewegt, folgt natürlich, daß eine große Menge kleiner Gräben und Flüßchen, welche ſich in die Oder ergießen, überbrückt werden müſſen. Die im Anſchlage für desfallſige Bauwerke angenommenen Weiten werden hoffentlich überall als genügend befunden werden, und ſind dieſelben nach weiter ober- und unterhalb liegenden Bauwerken beſtimmt worden. Größere Brükken kommen vor: über die Birawka, über die Ruda und den zugehörigen Werkgraben und über die Pſinna auf dem linken Oderufer. Der Pſinnagraben, welcher das Waſſer zum Betriebe von Mühlen nach Ratibor führt, muß verlegt werden, um eine doppelte und ſchräge Ueberbrückung deſſelben zu vermeiden.

Schon unter Richtung der Bahn wurde darauf hingedeutet, daß bei der Art, wie der Uebergang bei Ratibor nach der nivellirten Trace bewirkt wird, eine Anſtauung des Fluthwaſſers zu beſorgen ſteht, und deshalb wurde im Projekt die Dammkrone durch das Inundationsthal der Oder bei Ratibor

durchweg horizontal, und zwar 6 Fuß höher als der höchſte bekannte Waſſerſtand der Oder am Uebergangspunkte ſelbſt, angenommen, obwohl gegenwärtig, wo keine Beſchränkung des Abfluſſes Statt findet, der Spiegel des Fluthwaſſers bei Markowitz gewiß niedriger als oberhalb der Ratibor-Rybniker Chauſſee liegen wird. Bei einer vortheilhafteren Lage der Fluthbrücken, wie ſolche durch die vorgeſchlagene Verlegung des Ueberganges erzielt werden wird, dürfte die Beſorgniß einer bedeutenden Aufſtauung verſchwinden und die Dammkrone dem Gefälle des Stromes entſprechend geſenkt werden. Für die Weite der Oderbrücke iſt die gegenwärtig beſtehende als maaßgebend angenommen worden; für die Ermittelung der Fluthbrücken hat ein älteres Profil der Ratibor-Rybniker Chauſſee, welche bei Hochwäſſern zum großen Theil überfluthet wird, als Anhalt gedient.

Für die Höhenbeſtimmungen der Bahnkrone auf dem rechten Oderufer oberhalb Ratibor war es wünſchenswerth, die größte Höhe der Inundation kennen zu lernen. Der Kondukteur Sabinsky hat es verſucht, dieſelbe unter Benutzung der von ihm für die Königl. Regierung ausgeführten Strom-Nivellements zu ermitteln, und glaubt der Spezial-Ingenieur Hoffmann, daß ſie eher zu hoch als zu niedrig liegen. Deſſenungeachtet iſt überall die Bahnkrone mindeſtens um einen Fuß höher gehalten worden.

An Brücken und Durchläſſen kommen in den projektirten Bahnſtrecken vor:

I. Auf der Strecke von Kandrzin bis Markowitz.

1 Hauptbrücke über die Birawka von drei Feldern, und zwar 2 à 27 und 1 à 32 Fuß mit maſſiven Pfeilern und verzahnten Balken.

2 dergleichen über die Ruda und den aus ihr abgeleiteten Mühlengraben, jede von 2 Feldern à 28 Fuß weit mit maſſiven Pfeilern und verzahnten Balken, außerdem

1	Brücke .	12	Fuß im Lichten weit,
1	„ .	10	„ „ „ „
2	Brücken .	8	„ „ „ „
4	„ .	6	„ „ „ „
12	„ .	4	„ „ „ „
7	Durchläſſe	3	„ „ „ „
13	„ .	2	„ „ „ „

Zuſammen . 43 Brücken und Durchläſſe mit 355 laufende Fuß Oeffnung.

II. Auf der Fortſetzung von Markowitz nach und auf dem linken Oderufer.

1 Brücke über die Oder von 2 Feldern à 28 und 5 Feldern à 33 Fuß lichter Weite.

5 Fluthbrücken bei Ratibor von zuſammen 10 Feldern à 28 und 8 Feldern à 33 Fuß lichter Weite.

1 Brücke über die Pſinna von 2 Feldern à 28 und 2 Feldern à 33 Fuß.
1 Fluthbrücke bei Oderberg von 2 Feldern à 28 Fuß.
2 Brücken à 28 Fuß weit bei Zabelkau und Roſchkau, ſämmtlich mit maſſiven Stirnen und Pfeilern, ſo wie mit verzahnten Balken.

1 Brücke	10	Fuß im Lichten weit,
2 Brücken	8	" " " "
6 "	6	" " " "
11 "	4	" " " "
9 "	3	" " " "
6 "	2	" " " "

Zuſammen . 45 Brücken mit einer geſammten lichten Weite von 1144 laufende Fuß und außerdem die Hälfte der Brücke über die Oder bei Oderberg.

Auf der Fortſetzung auf dem rechten Oderufer waren projektirt:

1 Fluthbrücke für die Hochwaſſer der Olſa mit 2 Feldern à 28 und 3 Feldern à 33 Fuß weit.
1 Fluthbrücke von 2 Feldern à 15 Fuß weit im Groß-Gorzitzer Teiche, falls daſelbſt ein Dammbruch eintreten ſollte.

1 Brücke .	12	Fuß im Lichten weit,
8 Brücken .	10	" " " "
6 " .	8	" " " "
7 " .	6	" " " "
5 " .	4	" " " "
17 Durchläſſe	13	" " " "
2 "	2	" " " "

Zuſammen . 48 Brücken und Durchläſſe, welche im Ganzen 442 Fuß lichte Weite und außerdem die Hälfte der Brücke über die Olſa haben.

Es geht hieraus hervor, daß die Anzahl der Brücken auf der auszuführenden Linie bedeutend größer iſt als auf der, welche nicht in Angriff genommen wird. —

Die Anzahl der Wegeübergänge hat theils wegen Mangels ſpezieller Situationspläne, theils deshalb nicht ganz beſtimmt werden können, weil ſolches überhaupt erſt nach Abſchluß der Verträge mit den Grundbeſitzern vollſtändig möglich iſt. Es ſind daher durchſchnittlich auf die Meile 15 Stück angenommen worden, was um ſo mehr ausreichen wird, als ein großer Theil Forſtlandes durchſchnitten wird, wo wenige Uebergänge erforderlich ſind.

Auf der Linie von Kandrzin, nach dem linken Oderufer übergehend bis nach Oderberg, ſind

103 Wegeübergänge im Planum der Bahn,
2 Wegedurchführungen unter der Bahn und
1 Ueberbrückung eines Einſchnittes angenommen worden.

Dieſe Uebergänge werden eben ſo ausgeführt, wie dies bei der Oberſchleſiſchen Bahn der Fall iſt. Die eichenen Schutzſchwellen werden nämlich in die Unterlagsſchwellen eingekämmt und mit Eiſen beſchlagen. Der Raum zwiſchen denſelben, ſo wie auch auf den äußern Seiten derſelben, wird nach Umſtänden mehr oder weniger abgepflaſtert. Schub-Barrièren ſchließen auf beiden Seiten den Uebergang, und die Böſchungen der zu den Uebergängen führenden Rampen werden mit Verzäunungen verſehen.

Die nöthigen Telegraphen ſind zweiarmig mit Körben und Laternen für die Nachtſignale.

Der Hauptbahnhof befindet ſich zu Ratibor, und unter Vorausſetzung eines ſelbſtſtändigen Betriebes ſind daſelbſt nachſtehende bauliche Einrichtungen angenommen worden:

1) Ein Empfangshaus nebſt Dienſtwohnungen für den Inſpektor und zwei Beamten;
2) ein Direktorial-Gebäude, enthaltend eine Wohnung für den Ingenieur (zugleich Betriebs-Direktor), die Hauptkaſſe, die Büreaus und das Seſſionszimmer der Direktion;
3) ein Lokomotivſchuppen für 6 Lokomotive, mit Schmiede, Waſſer-Station und Wohnung des Maſchinenmeiſters;
4) ein Wagenſchuppen für 12 Wagen;
5) ein Güterſchuppen;
6) eine Drehſcheibe und das ſonſt zu einem dergleichen Etabliſſement Erforderliche.

Sollte eine direkte Verbindung des Bahnhofes mit der Oder zum Umladen der Güter auf die Stromfahrzeuge, wie wahrſcheinlich, als wünſchenswerth erſcheinen, ſo kann dies dadurch erreicht werden, daß bis an die Oderbrücke ein Stück Doppelbahn gelegt wird, um die Transportwagen heranzuſchieben.

Da die Entfernung des Bahnhofes zu Ratibor bis Kandrzin über vier Meilen beträgt, ſo wird auf dieſer Strecke die Etablirung einer Waſſerſtation nöthig, und ſcheint hierzu Ratiborer-Hammer der geeignetſte Ort, um ſo mehr, als der Ort jetzt ſchon, wegen des Hammerwerks, der Brettmühle, der Oberförſterei u. ſ. w., einen mehr als gewöhnlichen Verkehr beſitzt. Es iſt daher hier ein Stück Doppelbahn nebſt Waſſerſtation und kleinem Stationsgebäude, in welchem zugleich der Beamte Wohnung findet, angenommen worden.

Auf dem Bahnhofe zu Kandrzin und zu Oderberg wird die zeitweilige Unterbringung einer Dampfmaſchine erforderlich, ſo wie an beiden Punkten die Aufſtellung von Wagen der Geſellſchaft nöthig wird. Deshalb wurde an beiden Orten die Erbauung von beſonderen Wagenſchuppen für 9 Wagen veranſchlagt, außerdem aber noch als Abfindungsſumme für die Mitbenutzung eines Lokomotiveſchuppens für 2 Maſchinen nebſt Waſſerſtation und Zubehör, ſo wie einer großen Drehſcheibe die Hälfte der dafür erforderlichen Baukoſten in Anſatz gebracht.

f. Betrieb.

Was den Betrieb auf der Koſel-Oderberger Bahn anbelangt, ſo wird derſelbe ſich nach dem Betriebe auf der Oberſchleſiſchen und Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn richten müſſen, da ihr die Löſung der Aufgabe obliegt, dieſe beiden Bahnen mit einander zu verbinden. Die Entfernung zwiſchen Wien und Breslau, etwa 54 Meilen, wird im Sommer in einem Tage zurückzulegen ſein, indem, wenn die Züge Morgens 6 Uhr an beiden Orten abgehen, ſie den Beſtimmungsort um 9 Uhr Abends bequem erreichen können. Zu der wechſelſeitigen Verbindung werden täglich zwei Maſchinen im Betriebe ſein müſſen, eine dritte iſt als Hülfsmaſchine in Bereitſchaft zu halten; es werden daher drei Maſchinen im Dienſt ſein, und iſt deshalb der Etat auf die doppelte Anzahl, auf 6, angenommen worden, was jedenfalls für die kurze Strecke ausreichen wird; eben ſo die Anzahl der Perſonen- und Güterwagen. Die erſteren gewähren Raum für 1160 Paſſagiere, und die Laſtwagen reichen zum Transport von 1600—1800 Ztr. aus, was für den Verkehr der Bahn aller Wahrſcheinlichkeit nach genügen wird.

16. Brieg-Neiſſer Eiſenbahn.

Schon vor längerer Zeit hatten ſich ſowohl zu Breslau als auch zu Neiſſe Geſellſchaften zur Ausführung einer Zweigbahn von der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn nach Neiſſe gebildet, welche ſich jedoch nach kurzer Friſt vereinigten. Neiſſe iſt nächſt Breslau die wichtigſte Stadt in Schleſien und rechtfertigt daher den Bau einer Eiſenbahn um ſo mehr, als auch die Handelsſtraße über Neiſſe und Neuſtadt nach dem Oeſterreichiſchen von großer Wichtigkeit iſt. Die weſentlichſten Vorarbeiten wurden unter der Leitung des Ober-Ingenieurs Roſenbaum gemacht und lieferten wider Erwarten ſehr günſtige Reſultate.

Das Projekt wurde in der Provinz mit großem Beifall aufgenommen; zur kräftigen Förderung deſſelben fand am 28. November 1843 eine Verſammlung der Breslauer Geſellſchaft Statt, welcher ein Komité-Mitglied der Neiſſer Geſellſchaft beiwohnte. Durch ein Reſkript vom 12. Dezember 1843 erhielt die Geſellſchaft durch den Finanz-Miniſter die Aufforderung, Behufs der Erlangung der Allerhöchſten Konzeſſion die Vorarbeiten einzureichen. Um hierüber das Nähere feſtzuſtellen, wurden die Aktionäre zu einer General-Verſammlung am 15. Januar 1844 in Breslau zuſammenberufen, in welcher um zuvörderſt die Bahnlinie mit den reſp. Anſchluß- und Ausmündungspunkten zu beſtimmen, vom Ober-Ingenieur Roſenbaum die angefertigten Pläne nebſt den zugehörigen allgemeinen und ſpezielleren Anſchlägen und Karten vorgelegt wurden. Es waren im Ganzen nachſtehende 4 Linien nivellirt und unterſucht worden:

1) Von Brieg über Grottkau nach der Jeruſalemer Barrière in Neiſſe, 12994 Ruthen lang, veranſchlagt auf 1,045000 Thlr.
2) Von Brieg über Grottkau nach dem Grottkauer Thore in Neiſſe, 11678 Ruthen lang, veranſchlagt auf 1,161000 Thlr.
3) Von Löwen über Grottkau nach der Jeruſalemer Barrière, 12742,6 Ruthen lang, veranſchlagt auf 1,055000 Thlr.

4) Von Löwen über Grottkau nach dem Grottkauer Thore, 11426,6 Ruthen lang, veranſchlagt auf 1,172000 Thlr.

Die Meinung der Verſammlung konnte nach Vorlage dieſer, ſoweit es der Zweck erforderte, in das Detail eingehenden und überall von Erläuterungen und Vergleichungen begleiteten Arbeiten nicht lange ſchwanken, und die erſte der Linien wurde gewählt.

Mehrere Neiſſer Aktionäre brachten jedoch den dringenden Wunſch der Stadt Neiſſe zur Kenntniß, es möge mit dem Beſchluß über die Ausmündung der Bahn in Neiſſe nicht eher vorgeſchritten werden, bis die Kommune Gelegenheit erhalte, die Pläne und reſp. Anſchläge einzuſehen, da dieſelbe entſchloſſen ſei, auch namhafte Opfer zu bringen, um den Neiſſer Bahnhof an der durchaus wünſchenswerthen Stelle innerhalb der Feſtung bei der ſogenannten Kapuziner-Redoute zu erlangen (im Allgemeinen die zweite, um 111600 Thlr. höher als die erſte veranſchlagte Linie). Die Verſammlung beſchloß demgemäß, die bezüglichen Arbeiten der Stadt Neiſſe vorzulegen und es derſelben nicht nur zu überlaſſen, eine andere als die nivellirte Linie Behufs der gewünſchten Ausmündung nachzuweiſen, ſondern auch die zweite Linie, vorbehaltlich der ſtaatlichen Genehmigung, zu bewilligen, falls die Stadt Neiſſe die Verpflichtung übernehme, die Mehrkoſten (einſchließlich durch dieſe Linie bedingten Betriebs-Mehrkoſten) zu tragen. —

Die weitere Berathung betraf die Feſtſtellung des Bau-Kapitals, ſowie die Vereinigung über die Hauptgrundzüge des der nächſten General-Verſammlung vorzulegenden Statuts. Das bisher eingenommene und gezeichnete Kapital wurde, unter Vereinbarung über die Zeichnungs-Modalitäten des Plus-Kapitals, auf 1,100000 Thlr. erhöht und ein vorläufiger Entwurf des Statuts, welcher ſich in den Hauptpunkten an das Statut der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Geſellſchaft anſchließt, vorgetragen. Hiernach war vorläufig Breslau als der Sitz der Verwaltung und das Breslauer Stadtgericht als das zuſtändige Forum beſtimmt, jedoch auch darauf Rückſicht genommen, daß in dieſer Beziehung ſpäter Neiſſe die Stelle von Breslau einnehmen dürfte.

Der 5. Februar 1844 wurde ſofort für die nächſte General-Verſammlung anberaumt; es wurde in derſelben das nach den aufgeſtellten Grundſätzen ausgearbeitete Statut berathen und mit der Abänderung angenommen, daß die General-Verſammlungen abwechſelnd in Breslau und Neiſſe Statt finden ſollten. — Die Wahl der Geſellſchafts-Vorſtände, Direktion und Ausſchuß fand ebenfalls Statt.

Somit waren die Bedingungen des Geſetzes vom 9. November 1843 erfüllt, und unter Einreichung der Aktien-Zeichnungen, des Geſellſchafts-Statuts, der Anſchläge und Vorarbeiten wurde die Allerhöchſte Beſtätigung nachgeſucht.

Inzwiſchen war, obigem Vorbehalte zufolge, Seitens der Kommune Neiſſe eine neue Linie, welche die von der General-Verſammlung genehmigte, bis etwa eine Meile von der Stadt, verfolgt, von hier aus aber in anderer Richtung die von der Kommune und den Neiſſer Aktionären gewünſchte Ausmündung innerhalb der Feſtung erreichen ſoll, nivellirt und veranſchlagt wor-

den. Das neue Projekt wurde einer ſorgfältigen und reiflichen Prüfung und Begutachtung unterworfen, und dann die neuen Vorlagen dem Finanz-Miniſter zur Entſcheidung überſendet.

Die erſte Einzahlung von 20 Prozent des gezeichneten Aktien-Betrages wurde in den Tagen vom 15. bis 25. März 1844 ausgeſchrieben, nachdem noch vorher vom Finanz-Miniſter die frühere Verheißung wiederholt war, daß die vorläufige Konzeſſion baldigſt in Ausſicht ſtehe.

Unter dem 31. März deſſ. J. wurde jedoch an die Betheiligten ein Reſkript erlaſſen, in welchem es heißt:

„Auf die Vorſtellung vom 21. Februar d. J., mit welcher beglaubigte Abſchrift des von den Intereſſenten der projektirten Neiſſe-Brieger Eiſenbahn vereinbarten Geſellſchafts-Statuts, ſo wie des Protokolles über die Wahl eines Direktoriums, eingegangen iſt, eröffne ich Ihnen, daß die ganze Angelegenheit noch gar nicht ſo weit vorbereitet iſt, um über die Ertheilung der Konzeſſion für dieſe Eiſenbahn und über die Beſtätigung der dafür gebildeten Geſellſchaft zur Allerhöchſten Beſchlußnahme berichten zu können.

In dem Erlaſſe vom 12. Dezember v. J. iſt dem Komité ſchon eröffnet worden, daß es, bevor über die Zuläſſigkeit des Projekts einer an die Oberſchleſiſche Eiſenbahn ſich anſchließenden Zweigbahn nach Neiſſe Beſchluß gefaßt werden kann, auf Vorlegung der techniſchen Vorarbeiten, und zwar für die beiden in Frage gekommenen Richtungen von Brieg nach Neiſſe und von Löwen nach Neiſſe ankomme.

Es ſind demnächſt zwar mittelſt Vorſtellung vom 20. Januar d. J. die von dem Komité veranlaßten techniſchen Vorarbeiten eingereicht worden, die weiteren Vorlagen, welche in Gemäßheit der darin in Bezug genommenen Verhandlung vom 15. Januar d. J. Seitens der Stadt Neiſſe zu gewärtigen waren, jedoch nunmehr erſt mit der Vorſtellung vom 14. d. M. eingegangen, ſo daß erſt gegenwärtig die vorſchriftsmäßige Prüfung nach Anleitung der in dem Erlaſſe vom 12. Dezember v. J. erwähnten Inſtruktion vom 30. November 1838 erfolgen kann.

Der Herr Ober-Präſident, Wirkliche Geheime Rath v. Merckel, iſt erſucht worden, unter Zuziehung der Vertreter der Intereſſenten dieſe Prüfung nunmehr einzuleiten, bei welcher einestheils die Vorfrage:

ob der vorgeſchlagene Anſchlußpunkt an die Oberſchleſiſche Eiſenbahn bei Brieg zu genehmigen oder die Anlage einer Zweigbahn nur von Löwen aus zu geſtatten ſei,

zur näheren Erörterung kommen, anderntheils die Frage:

welche Bahnlinie bei der einen oder der andern Richtung zu wählen ſei,

erörtert werden muß. Erſt dann, wenn die Sache auf dieſe Weiſe zur Beſchlußnahme vorbereitet iſt, kann zur Allerhöchſten Entſchließung wegen Konzeſſionirung des Unternehmens berichtet und eventuell die Allerhöchſte Beſtätigung der Geſellſchaft, vorausgeſetzt, daß das Statut zur Genehmigung geeignet befunden wird, nachgeſucht werden.

mäßige Anſchaffung und daher eine Belaſtung des Betriebes erfordert, weil das Funkenſprühen andauernd Verbrennungen veranlaßte, die nicht nur koſtſpielige Reparaturen, ſondern auch wiederholt neue Anſchaffungen nöthig gemacht haben.

Die Koſten des Zentral-Büreaus beſchränken ſich auf den Verbrauch des Brennholzes für dieſelben.

Die Koſten für die Waſſerkrähne, Drehſcheiben, Schlitten und Pumpen vertheilten ſich

für das Jahr 1842 mit	25 Thlr.	27 Sgr.	— Pf.
„ „ „ 1843 „	144 „	12 „	11 „
Zuſammen .	170 Thlr.	9 Sgr.	11 Pf.

i. Fahrordnung, Tarif.

Im Sommer gehen täglich 3, im Winter 2 Züge von Breslau nach Oppeln hin und zurück; im Winter geht außer den beiden Zügen noch ein Mittagszug von Breslau bis Brieg und umgekehrt. Mit dieſen Zügen werden ſowohl Perſonen als auch Güter befördert.

gewonnenen Ueberzeugung beruhen können, daß der Zweck und die Beſtimmung des Unternehmens durch dieſelbe noch in vollſtändigerem Maaße zu erreichen ſei.

Breslau, den 27. April 1844.

Direktorium der Neiſſe-Brieger Eiſenbahn-Geſellſchaft.

Wenn nun auch der Beginn der Arbeiten an dem Unternehmen jetzt nicht gleich zu erwarten ſteht, ſo dürfte dies wenigſtens doch im Laufe des Jahres 1844 geſchehen, wodurch alsdann am beſten die auftauchenden Gerüchte widerlegt würden.

17. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eiſenbahn.

a. Geſchichte der Bahn.

Die Breslau-Freiburger Bahn hat den Zweck, durch die Verbindung Breslau's mit Freiburg und Schweidnitz, die Ebenen Schleſiens mit dem Gebirge in nähere Berührung zu bringen und ſo die mannigfachen, ſich gegenſeitig bedürfenden und ergänzenden perſönlichen Verhältniſſe und Handels-Intereſſen der Hauptſtadt und der Oder mit den Fabrik- und Kohlenbezirken und den beſuchteſten Gebirgslandſchaften der Provinz zu vermitteln.

Die erſte Idee hierzu wurde im Jahre 1836 durch den Kommerzienrath Ruffer und den Kaufmann Kopiſch aufgefaßt und verfolgt. Anfangs mit lebhafter Theilnahme in größerem Kreiſe aufgenommen, führte die Stockung, welche in den darauf folgenden Jahren alle ähnlichen Unternehmen erlitten, Zögerungen herbei, welche aber die gedachten Herren nicht abhielten, ihren Plan ruhig zu betreiben und der Ausführung näher zu bringen. Sie bemühten ſich, die nöthigen Materialien herbeizuſchaffen und mit den höchſten Behörden wegen der Genehmigung der Vorarbeiten zu unterhandeln, die ihnen auch geſtattet wurden, und nachdem noch der Graf von Hochberg und mehrere Andere ſich dieſen Beſtrebungen angeſchloſſen, wurde lebhafter vorgegangen.

Die erſte Linie entwarf der Ingenieur-Hauptmann v. Köckritz, und der Ober-Ingenieur Zimpel übernahm die Ausführung der ſpeziellen Nivellements. Eben ſo unterzog ſich Herr von Köckritz der Zuſammenſtellung einer ſtatiſtiſchen Ueberſicht der Verkehrsverhältniſſe der dieſe Bahn betreffenden Straßen, welche, auf möglichſt genau geſammelten Materialien begründet, die Ertragsfähigkeit der Bahn faſt unwiderleglich nachwies, und die er in einer beſonders gedruckten Denkſchrift näher auseinanderſetzte.

Nachdem dieſes Alles geſchehen war, forderte der gedachte Verein im Februar 1841 privatim zur Theilnahme auf, und in kurzer Zeit ſah ſich derſelbe durch die bis faſt zur Hälfte des nöthigen Kapitals eingegangenen Zeichnungen in den Stand geſetzt, öffentlich hervorzutreten und eine General-Verſammlung der bisherigen Zeichner einzuberufen, welche am 2. Juni 1841 abgehalten wurde. Dieſelbe beſtätigte die bisherigen Vorſtände des Unternehmens, vollzog durch fernere Wahl die Organiſation eines förmlichen Komités, und faßte feſte Beſchlüſſe über die Richtung der Bahn, Konſtituirung der Geſellſchaft und fernere Aufbringung des noch erforderlichen, vorläufig auf

2 Millionen angeſchlagenen Kapitals. Am 9. Oktober 1841 erfolgte nachſtehende, bei Sr. Majeſtät dem Könige beantragte, Genehmigung der Bahn:

„Nach dem Antrage des Staats-Miniſteriums vom 9. September c. will Ich zu dem eingeleiteten Unternehmen einer Eiſenbahn-Anlage von Breslau nach Freiburg und einer Seitenbahn nach Schweidnitz, durch eine Aktien-Geſellſchaft mit einem Grundkapitale von zwei Millionen Thaler, hierdurch Meine Zuſtimmung ertheilen und genehmigen, daß dieſe Eiſenbahn, nach erfolgter Beſtätigung des Mir einzureichenden Geſellſchafts-Statuts, in der vorgeſchlagenen Richtung bei Kanth vorbeigeführt, auch durch eine Seitenbahn mit der Feſtung Schweidnitz verbunden werde. Zugleich beſtimme Ich, daß die allgemeinen Vorſchriften des Geſetzes über die Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838, insbeſondere diejenigen über die Expropriation auf dies Unternehmen Anwendung finden ſollen."

Das Komité begann nun ſeine ſelbſtſtändige Wirkſamkeit, engagirte den Ober-Ingenieur Cochius aus Berlin, der ſich zuvörderſt mit der Prüfung des bisherigen Bauplanes beſchäftigte. Auf ſeine Vorſchläge iſt von dieſem zum Theil weſentlich abgewichen worden, worüber das Nähere aus der Denkſchrift des Herrn Cochius vom März 1842 erſichtlich iſt. Nach dem bis zum Ende November beendeten vollſtändigen Nivellement konnte Herr Cochius die genauen Koſtenanſchläge liefern, welche die nöthige Summe auf nur 1,499000 Thlr. ermäßigten.

In Folge der durch das Komité erlaſſenen allgemeinen Aufforderungen im Auguſt 1841 wurde bis Ende Februar 1842 die ganze Summe von anderthalb Millionen gedeckt, weshalb nach Beſchluß der zweiten General-Verſammlung am 16. und 17. März 1842 die Zeichnung als geſchloſſen erklärt wurde. In dieſer General-Verſammlung konſtituirte die Geſellſchaft ſich förmlich, erwählte den Verwaltungsrath (der aus ſich das Direktorium ernannte) und genehmigte das vom Komité entworfene Geſellſchafts-Statut, welches zur höheren Beſtätigung vorgelegt wurde.

Die erſten Einrichtungen, welche das zur Leitung des Baues erwählte Komité zu treffen hatte, nahmen noch einige Zeit in Anſpruch, ſo daß der Anfang mit den Erdarbeiten erſt gegen Ende Mai gemacht werden konnte. Die erſte Einzahlung von 10 Prozent wurde zugleich ausgeſchrieben und blieb damit auch nicht eine Aktie zurück.

Am 23. Februar 1843 erfolgte die Allerhöchſte Beſtätigungs-Urkunde, deren weſentlicher Inhalt nachſtehender iſt:

„Nachdem Wir bereits durch Unſere Ordre vom 9. Oktober 1841 zur Anlage einer Eiſenbahn von Breslau nach Freiburg und einer Seitenbahn nach Schweidnitz Unſere landesherrliche Zuſtimmung ertheilt haben, wollen Wir die Geſellſchaft, welche nach der Uns vorgelegten Verhandlung vom 16. März 1842 und dem darin vereinbarten Statute unter der Benennung: „Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eiſenbahn-Geſellſchaft" mit dem nach den weiteren Ermittelungen für ausreichend erachteten Grundkapitale von anderthalb Millionen Thaler zuſammengetreten iſt, unter Bewilligung der Rechte

einer Korporation hiermit beſtätigen und das vorgedachte Statut hierdurch genehmigen, jedoch mit der Maaßgabe:

daß die für einen Theil des Grundkapitals in Ausſicht genommene Ausfertigung von Prioritäts-Aktien oder ſonſtigen auf den Inhaber lautenden Papieren nur unter Unſerer beſonderen Genehmigung Statt finden darf."

In der am 28. April 1843 gehaltenen General-Verſammlung wurde der Geſellſchaft von dem Direktorium der erſte Jahresbericht vorgelegt. Dieſer zeigte überall die befriedigendſten Reſultate, in Bezug ſowohl auf die pekuniären Kräfte der Geſellſchaft und ihrer, bei mehreren Poſten von den erheblichſten Erſparniſſen begleiteten, Verwendung, als auf die Förderung und Ausführung des Baues.

Der Bau der Bahn wurde mit der größten Thätigkeit betrieben, ſo daß er raſch ſeiner Vollendung entgegen ſchritt. Am 14. Auguſt 1843 konnte der erſte Fahrverſuch gemacht werden, welcher ſehr erfreuliche Reſultate ergab, denn ſowohl die Lokomotive, als auch die Konſtruktion der Lohe- und Weiſtritz-Brücken und des Oberbaues bewieſen ſich vortrefflich. Am 29. Oktober 1843 wurde die Bahn von Breslau bis Freiburg dem Verkehre freigegeben, während an der Zweigbahn von Königszelt bis Schweidnitz die Arbeiten mit großem Eifer fortgeſetzt wurden.

Es zeigte ſich jedoch, daß die veranſchlagten Geldmittel zur gänzlichen Vollendung der Bahn nicht ausreichten, weshalb in einer am 11. Dezember 1843 gehaltenen außerordentlichen General-Verſammlung der Aktionäre der Beſchluß gefaßt wurde, das Grundkapital um 400000 Thlr. durch Kreirung von Prioritäts-Aktien (à 200 Thlr.) zur Vollendung der Zweigbahn nach Schweidnitz und zur Vervollſtändigung und Erweiterung des Betriebs-Materials zu vermehren. Der Verwaltungsrath wurde autoriſirt, die Allerhöchſte Genehmigung zur Ausfertigung der Aktien nachzuſuchen, inzwiſchen aber zur Deckung der unerläßlichen Ausgaben ein Darlehen aufzunehmen, reſp. durch Verſchluß der Prioritäts-Aktien die Geldmittel auf möglichſt vortheilhafte Art zu beſchaffen. Bemerkenswerth iſt, daß der Antrag der Majorität des Verwaltungsraths nur auf 355000 Thlr. gerichtet war, wogegen die Verſammlung in Uebereinſtimmung mit der Minorität des Verwaltungsraths die Summe freiwillig um 45000 Thlr. erhöhte, um gleich für alle möglichen Fälle zu ſorgen. Hierdurch hat das Grundkapital demnach jetzt die urſprünglich veranſchlagte Summe, welche nach weiteren Ermittelungen von 2 Millionen Thaler auf anderthalb Millionen Thaler herabgeſetzt worden war, beinahe erreicht. Die Minorität der Verſammlung ſtimmte für die Kreirung von Stamm-Aktien, fügte ſich jedoch der Majorität, und der Nachtrag zum Statut mit den Beſtimmungen in Betreff der Prioritäts-Aktien wurde einſtimmig genehmigt.

Die weitere Beſchlußnahme in dieſer General-Verſammlung betraf die Erweiterung der Bahn durch Ausführung einer Zweigbahn von Königszelt nach Liegnitz und von Schweidnitz nach Frankenſtein, wohin, einem neuen Projekte zufolge, eine Zweigverbindung von Neiſſe aus angelegt werden ſoll.

An beiden Unternehmungen nimmt eine in Liegnitz gebildete Geſellſchaft auf Grund einer von der Geſellſchaft genehmigten Vereinbarung Theil. Die nöthigen Vorarbeiten ſollten demnächſt ausgeführt werden, und erklärte ſich die Geſellſchaft bereit, die Koſten derſelben zu übernehmen.

Unterm 16. Februar 1844 erfolgte die Allerhöchſte Beſtätigungsurkunde des Nachtrages zu dem Statute in Betreff der Verausgabung von 400000 Thlr. Prioritäts-Aktien, worauf der Verwaltungsrath der Geſellſchaft beſchloß, einen Betrag von 300000 Thlr. Prioritäts-Aktien im Wege der Submiſſion zur höchſtmöglichſten Verwerthung derſelben unterzubringen, ſich dagegen die Dispoſition über den Ueberreſt von 100000 Thlr. bis zum Zeitpunkte des Bedarfes vorzubehalten. Das Reſultat dieſer Submiſſion war, daß die ausgebotene Summe von 300000 Thlr. Prioritäts-Aktien mit einem Aufgelde von zwei Prozent und 100000 Thlr. Vorſchuß vor Ausgabe der Aktien zugeſchlagen wurde, ſo daß alſo hierdurch ein Gewinn von 6000 Thlr. erzielt wurde.

Was den Bau der Zweigbahn und des Bahnhofes im Rayon der Feſtung Schweidnitz betrifft, ſo hat die Direktion nach Beendigung der mehrfachen Verhandlungen mit den fortifikatoriſchen und adminiſtrativen Behörden die desfallſigen Pläne mit Bericht vom 22. November 1843 im verfaſſungsmäßigen Wege der Königl. Regierung zu Breslau überreicht. Nach einem Erlaſſe des Ober-Präſidenten von Schleſien vom 13. Dezember 1843 ſind dieſelben auch ſofort dem Finanz-Miniſterium zugegangen, welches nach einem Ober-Präſidial-Erlaſſe vom 25. Februar 1844 eine örtliche Unterſuchung durch den Regierungsrath Mellin für nothwendig erachtete. Dieſe erfolgte auch alsbald, und durch Ober-Präſidial-Erlaß vom 11. April 1844 wurde die Direktion davon in Kenntniß geſetzt, daß der Finanz-Miniſter gegen das Projekt nichts zu erinnern finde und die Genehmigung deſſelben Seitens der Militärbehörde nunmehr unmittelbar nachzuſuchen ſei. Dies iſt ſofort in einer an den Kriegs-Miniſter am 13. April 1844 gerichteten Vorſtellung geſchehen, und wird deren Entſcheidung bald entgegen geſehen.

Allen Vorausbeſtimmungen nach dürfte im Herbſte 1844 die Bahn dem Verkehre eröffnet werden.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die Bahnlinie geht von Breslau in der Nähe der Nikolai-Vorſtadt in gerader Linie auf Kanth zu, überſchreitet die Lohe nahe von Gräbſchen und dem Dorfe Schmolz, die Weiſtritz aber an der Jürtſcher Mühle auf einem Punkte, wo ihr geringes Gefälle die Gefahren und Schwierigkeiten des Ueberganges beſeitigt. Von dieſem Punkte ab läuft die Linie wenig nördlich an Kanth vorüber, in der Richtung der Orte Zaukwitz, Vorwerk Struſe und Mettkau, zwiſchen der Weiſtritz und dem Striegauer Waſſer, ohne beiden in gefahrbringende Nähe zu kommen, und erreicht unter dem Dorfe Borganie den Fuß der Vorhöhen des Gebirges. Zum Rücken dieſer Vorhöhen iſt die Bahnlinie anſteigend durch das Tarnauthal, das mittelſt einer günſtigen Terrainſenkung ſüdweſtlich Borganie erreicht wird. Die Bahn führt alsdann bei Ingramsdorf und nahe dem Pitſchenberg vorbei über Freudenthal, Konrads-

waldau, Saarau, Peterwitz, auf dem rechten Ufer der Polsnik durch die Kolonie Neu-Jauernik bei Zirlitz, Polsnitz vorüber nach Freiburg. Bei Jauernik iſt mit der allgemeinen Höhe ein Punkt erreicht, der den Städten Striegau, Schweidnitz und Freiburg faſt gleich nahe — eine Meile Entfernung — liegt, und deshalb als vorzugsweiſe geeignet zur Abzweigung der Flügelbahn nach Schweidnitz erſehen wurde. Der hier angelegte Bahnhof, unfern des Denkſteins, der die Stätte bezeichnet, auf welcher während der Bunzelwitzer Lagerzeit im Jahre 1761 Königs Friedrich des Großen Zelt geſtanden hat, führt durch Allerhöchſte Kabinets-Ordre vom 1. September 1843 den Namen Königszelt. —

Von der Zweigbahn nach Schweidnitz werden überhaupt 5 Feldmarken durchſchnitten, und zwar: Bunzelwitz, Trunkendorf, Säbiſchdorf, Schweidnitz und Schönbrunn.

Die Geſammtlänge der Bahn von Breslau bis Freiburg beträgt 15200 Ruthen oder 7,6 Meilen, die Länge der Zweigbahn dagegen 2282 Ruthen oder $1\frac{1}{8}$ Meile, im Ganzen alſo circa $8\frac{5}{8}$ Meilen.

Bahnhöfe ſind zu Breslau, Kanth, Ingramsdorf, Königszelt, Freiburg; Anhaltepunkte zu Schmolz und Mettkau. Nach Eröffnung der Zweigbahn kommt noch der Bahnhof zu Schweidnitz hinzu.

c. Anlage-Kapital.

Der erſte Anſchlag nahm zur Ausführung der Bahn nebſt Zubehör eine Summe von zwei Millionen Thaler in Anſpruch; dieſer Bedarf wurde jedoch durch die Koſtenanſchläge des Herrn Cochius auf anderthalb Millionen Thaler ermäßigt. Während des Baues ſtellte es ſich jedoch heraus, daß man mit dieſer Summe nicht ausreichte und daß man das Anlage-Kapital auf 1,900000 Thlr. erhöhen mußte.

Wir wollen in dem Nachſtehenden eine Zuſammenſtellung der veranſchlagten und der bis ultimo März 1844 bewirkten Ausgaben geben und hierauf eine nähere Beleuchtung derſelben nach dem Jahresberichte vom 28. April 1844 folgen laſſen.

	Veranſchlagtes Baukapital nach Cochius.			Wirkliche Ausgaben bis ultimo März 1844.		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
1) Für Erdarbeiten	259543	16	9	238321	16	11
2) „ Brücken und Durchläſſe	80329	6	11	71219	23	9
3) „ den Oberbau	545517	—	—	488709	13	8
4) „ Wege-Uebergänge, Telegraphen und Wärterhäuſer	32848	20	8	49152	1	1
5) „ Terrain-Entſchädigung	100000	—	—	198416	18	5
6) „ Hauptverwaltung und Aufſichtskoſten . .	28750	—	—	37260	14	9
7) „ Bahnhöfe	210000	—	—	281909	19	3
8) „ Utenſilien	8790	—	—	18589	8	7
9) „ Vorarbeiten	5827	10	—	7811	24	5
Latus .	1,271605	24	4	1,391390	20	10

	Veranſchlagtes Baukapital nach Cochius. Thlr.	ſg.	pf.	Wirkliche Ausgaben bis ultimo März 1844. Thlr.	ſg.	pf.
Transport .	1,271605	24	4	1,391390	20	10
10) Insgemein	10000	—	—	8012	4	10
11) Für Maſchinen und Wagen	187400	—	—	206182	11	2
12) An Betriebskoſten vor Eröffnung der Bahn, und zwar insbeſondere für Anſchaffung des für die Maſchinen nöthigen Feuerungsmaterials, für Oel u. ſ. w., ſo wie für die Lieferung mehrerer 100 Körbe Coaks	—	—	—	2001	25	11
13) Für die Uniformirung des Beamten-Perſonals	—	—	—	4077	28	3
14) An Zinſen	30000	—	—	57246	19	11
	1,499005	24	4	1,668911	20	11
Von dem Baukapital				1,900000	—	—
verblieben demnach				231088	9	1
Hierzu tritt noch der durch die Flüſſigmachung von 300000 Thlr. Prioritäts-Aktien à 2 Prozent erzielte Gewinn mit				6000	—	—
Daher noch überhaupt zur Herſtellung der Bahn disponibel ſind				237088	9	1

Die Durchſchnittskoſten einer Meile werden ſich nach Vollendung der $8\frac{5}{8}$ Meilen langen Bahn etwa auf 220300 Thlr. ſtellen.

Das Planum der Hauptbahn war bereits am Schluſſe des Jahres 1842 in ſeiner ganzen Ausdehnung als vollendet zu betrachten, und die dabei erzielten Erſparniſſe nicht unweſentlich zu nennen. Die damit verknüpften Arbeiten waren indeß in der damals Statt findenden großen Dürre in Ausführung gekommen; in Folge der Winternäſſe erlitten die Aufſchüttungen daher äußerſt erhebliche, oft mehrere Fuß betragende Senkungen, deren Regulirung zwar den größten Theil dieſer Erſparniß in Anſpruch nahm, für die Solidität der Bahn dagegen von weſentlichem Vortheil war.

Das Planum der Zweigbahn iſt bis zum äußeren Rayon der Feſtung Schweidnitz mit der urſprünglich dafür angenommenen anderthalbfüßigen Böſchung, von da bis zum Glacis der Feſtung aber bereits mit ſechsfachen Böſchungen angelegt worden und bis auf einige noch vorzunehmende, äußerſt unbedeutende Regulirungen als vollendet anzuſehen.

Der Anſicht der dortigen fortifikatoriſchen Behörde gemäß, ſoll daſſelbe indeß innerhalb der Rayon-Grenzen nicht allein mit 6fachen, ſondern theilweiſe auch mit 18-, 24-, 29-, ja 32fachen Abböſchungen verſehen werden.

Mit Rückſicht auf die, mit Beobachtung dieſer Vorſchrift verknüpften, äußerſt bedeutenden Grunderwerbungs- und Anlagekoſten ſind dem Kriegs-Miniſterium die dringendſten Vorſtellungen Behufs der Ermäßigung dieſer Böſchungsverhältniſſe gemacht und daſſelbe erſucht worden, die bereits in Ausführung gebrachten zu genehmigen. Sollte dieſe Behörde wider Erwarten ſich für die Beibehaltung der, Seitens der Fortifikation als nothwendig erachteten, Böſchungsverhältniſſe entſcheiden, ſo dürfte es zur Vermeidung größerer Un-

koſten, und insbeſondere mit Rückſicht auf die beabſichtigte Weiterführung der Bahn nach Frankenſtein, zweckmäßig erſcheinen, von der Etablirung des Bahnhofes in unmittelbarer Nähe der Stadt abzugehen und für dieſe Anlage gleich mit Rückſicht auf die Fortſetzung der Bahn die geeignete Stelle zu ermitteln und zu benutzen. Mit einer derartigen Abänderung dürfte indeß allerdings eine Verzögerung der Eröffnung der Zweigbahn bis zum Spätherbſte 1844 verbunden ſein, da das neue Projekt erſt den betreffenden Behörden zur Genehmigung vorgelegt werden muß; es müßte denn nach Eingang der Beſtimmungen des Kriegs-Miniſteriums die interimiſtiſche Einrichtung eines Bahnhofes außerhalb des Rayons, alſo etwa eine viertel Meile von der Stadt entfernt, und die Eröffnung des Betriebes bis zu dieſem Punkte ſich als zweckmäßig herausſtellen.

Der für jetzt zur Etablirung des Bahnhofes beſtimmte Platz hat in Betracht der urſprünglich nur einzig und allein bezweckten Verbindung der Hauptbahn mit der Stadt Schweidnitz zwar eine in jeder Beziehung ausgezeichnete und rückſichtlich des beinahe überall ſo äußerſt ungünſtigen Terrains für die Stadt und die mit derſelben in Verbindung ſtehende Bahn-Frequenz nie wieder zu gewinnende Lage, kann aber bei einer Weiterführung der Bahn nach Frankenſtein nicht ohne erhebliche Nachtheile für einen regelmäßigen Betrieb benutzt werden, ſo daß ſelbſt in dem Falle, daß das mehrerwähnte Miniſterium die Beibehaltung des ſechsfachen Böſchungsverhältniſſes innerhalb des Rayons genehmigen und in ſofern die jetzige Anlage der Zweigbahn in ihrer ganzen Ausdehnung zum Betriebe eingerichtet werden ſollte, es dennoch räthlich erſcheinen dürfte, wenigſtens mit der Aufſtellung der Bahnhofsgebäude auf dem zur Zeit dazu beſtimmten Platze ſo lange zu zögern, bis ein anderer, bezüglich der Weiterführung geeigneter gefunden ſein wird und ſich dagegen vorläufig nur eines ganz leicht konſtruirten Gebäudes zum Schutze der Paſſagiere gegen Unwetter zu bedienen.

Bei den mit ſehr weiten Transporten verknüpften **Erdarbeiten** erſchien es ſehr zweckmäßig, dieſelben geeigneten Unternehmern in Entrepriſe zu überlaſſen, da die Beſchaffung und Unterhaltung des dazu erforderlichen Betriebsmaterials, insbeſondere der Pferde, Ausgaben veranlaßt haben würde, welche nicht mit dem, durch Ausführung dieſer Arbeiten auf Rechnung der Geſellſchaft etwa zu erzielenden, Gewinn in Einklang zu bringen geweſen wären.

Im Ganzen ſind bis jetzt für **Erdarbeiten** 238321 Thlr. 16 Sgr. 11 Pf. ausgegeben, und wenn auch noch theils an rückſtändigen Forderungen, theils noch für einige Reparaturen auf der Hauptbahn und für die vollſtändige Ausführung der Erdarbeiten auf der Zweigbahn mehrere Summen zu verausgaben ſind, ſo dürfte dennoch im Ganzen eine Erſparniß von etwa 10000 Thlr. eintreten.

Das zur Ausführung der unter f. aufgeführten **Brücken und Durchläſſe** veranſchlagte Kapital belief ſich auf 80239 Thlr. 6 Sgr. 11 Pf., von denen bereits 71219 Thlr. 23 Sgr. 9 Pf. verwendet worden ſind. Zur Tilgung einiger Forderungen für bereits geleiſtete Lieferungen und Arbeiten, zur Vollendung der Brücken auf der Zweigbahn, ſo wie zum Bau einer Fluth-

brücke in der von Neumarkt nach Kanth führenden, das Striegauer Innundationsthal durchſchneidenden Straße, deren Anlage der Geſellſchaft höheren Orts zur Pflicht gemacht worden, wird ungefähr noch ein Kapital von 9500 Thlr. erforderlich ſein.

Für die vollſtändige Herſtellung des ganzen Oberbaues waren 545517 Thaler veranſchlagt; verausgabt ſind bis ultimo März 1844 488709 Thlr. 13 Sgr. 8 Pf., und mit Einſchluß der für die Schienen zu zahlenden Eingangsſteuer werden noch etwa 39000 Thlr. erforderlich ſein, wodurch ſich gegen den Anſchlag ungefähr ein Minderbetrag von 17700 Thlr. herausſtellen wird.

Die große Anzahl der, insbeſondere in wirthſchaftlicher Beziehung für nöthig erachteten, größtentheils in hohen Dammſchüttungen oder tiefen Einſchnitten befindlichen Wege-Uebergänge hat eine Ueberſchreitung des Anſchlages von 17966 Thlr. 12 Sgr. 4 Pf. herbeigeführt, und belaufen ſich daher die Koſten dieſer Anlage auf überhaupt 50815 Thlr. 3 Pf., von denen noch 1662 Thlr. 29 Sgr. 2 Pf. zu zahlen ſind.

Wenngleich vor Beginn des Baues der Morgen des beſten Ackerlandes in der ganzen Ausdehnung der Bahn, mit Ausſchluß der um Breslau befindlichen Kräutereien, durchſchnittlich mit höchſtens 100 Thlr. bezahlt worden iſt, ſo wurde dennoch, um ganz ſicher zu gehen, im Anſchlage die Summe von 200 Thlr. pro Morgen in Anrechnung gebracht, und für den Grunderwerb überhaupt 100000 Thlr. ausgeworfen. Dieſe Annahme hat ſich jedoch nicht als genügend bewieſen, indem der zum Ankauf der benöthigten Ländereien erforderliche Geldbetrag die Höhe von 225185 Thlr. 16 Sgr. 7 Pf. erreichen, und ſich dadurch eine Ueberſchreitung des Anſchlages von 125185 Thlr. 16 Sgr. 7 Pf. herausſtellen dürfte.

Der Grund liegt zuvörderſt in der trefflichen Bodenbeſchaffenheit und in der dadurch und durch die auf das Höchſte geſteigerten Kultur herbeigeführten Produktivität der Grundſtücke. Die Bahn durchſchneidet meiſtens in einer für die wirthſchaftlichen Zwecke der Beſitzer ungünſtigen Richtung theils die fruchtbarſten Feldmarken der Provinz, theils insbeſondere auch ſolche Güter, deren Beſitzer von dem Boden durch für ſich ſelbſt betriebene gewerbliche Zwecke unter den günſtigſten Konjunkturen, namentlich in großer Nähe der Stadt und bei guten Abfuhrwegen, eine außerordentlich hohe Rente erzielen.

Das ganze Areal der Haupt- und Zweigbahn nach Schweidnitz beträgt mit Einſchluß der zu den Bahnhöfen gezogenen Flächen circa 500 Morgen, welche außer dem Geſchenke von 4 Morgen von der Kommune Breslau, von $\frac{5}{6}$ Morgen von der Kommune Kanth und eines baaren Geldbeitrages von der Kommune Freiburg mit 190 bis 840 Thlr. pro Morgen angekauft werden mußten.

Die für Hauptverwaltung und Aufſichtskoſten im Anſchlage ausgeworfene Summe von 28750 Thlr. iſt um 8510 Thlr. 14 Sgr. 9 Pf. überſchritten worden, wobei indeß auf die Beſoldung derjenigen Beamten Bedacht genommen iſt, welche noch bis zur vollſtändigen Beendigung der ganzen Bahnanlage erforderlich ſind.

Der Mehrbedarf gründet ſich, trotz der möglichſten Erſparung im Beamtenperſonale, hauptſächlich auf die Annahme einer größeren Beamtenanzahl, als urſprünglich für nothwendig erachtet, anderntheils iſt ſolche durch Koſten und Auslagen herbeigeführt worden, deren Verausgabung zum Nutzen des Ganzen unumgänglich nöthig war.

Für den Bau der Bahnhöfe wurde ein Pauſchquantum von 210000 Thlr. in Anſatz gebracht. Theils durch nicht vorherzuſehende Fälle, theils durch bewirkte, wegen des anderweit damit verknüpften Vortheiles nicht zurückzuweiſende Vergrößerung der urſprünglichen Anlagen, ſowohl der Baulichkeiten ſelbſt, als auch der zum Kohlenverkehr erforderlichen Plätze, indem die Erwerbung des hierzu beſtimmten Terrains eine bedeutende Mehrausgabe erfordert hat, iſt das für dieſelben ausgeworfene Baukapital, mit Einſchluß des bei Schweidnitz zu etablirenden Bahnhofes, auf 297057 Thlr. 22 Sgr. 1 Pf. herangewachſen, und mithin um 87057 Thlr. 22 Sgr. 1 Pf. überſchritten worden.

Bei dieſer Mehrausgabe iſt zu berückſichtigen, daß darin begriffen ſind:

a.	Die für zweckmäßig gehaltene Vergrößerung des Breslauer Direktorial-Gebäudes	10000 Thlr.
b.	Für die Ausführung eines Kanals Behufs Entfernung des übelriechenden, den Bahnhof durchſchneidenden Kanals	3000 „
c.	Für die Vergrößerung der Empfangs-Lokalitäten auf dem Kanther Bahnhofe, mit Einſchluß der Einrichtung eines Parks in dem Seitens der Königl. Regierung der Geſellſchaft zu dieſem Zwecke zur Dispoſition geſtellten Eichwalde	11500 „
d.	Für die Vergrößerung des Empfangshauſes im Freiburger Bahnhofe, Behufs Einrichtung der Poſtlokale . .	2000 „
e.	Für die Anlage eines Kanals zur Ableitung des Grundwaſſers daſelbſt	2500 „
f.	Für den Ankauf eines Bauergutes in Zirlau, Behufs zweckmäßiger Etablirung des Freiburger Bahnhofes. .	8000 „

Auch ſind die urſprünglichen Anlagekoſten durch vorgefundenen ſchlechten Baugrund, durch den ungewöhnlich hohen Preis der Materialien, in Folge der im vorigen Jahre Statt gehabten Dürre, und bei den auswärtigen Bahnhöfen insbeſondere in Folge der dazu erforderlich geweſenen bedeutenden Quantitäten von Materialien aller Art, ſehr weſentlich erhöht worden. Erwägt man im Uebrigen hierbei, daß:

1) durch die Vergrößerung des Direktorial-Gebäudes eine den Zinſenbetrag des Kapitals überſteigende Miethsentſchädigung erſpart wird;

2) daß die Vergrößerung der Bahngebäude, ſo wie die Einrichtung der Kohlenplätze, die Pachtſumme für dieſe Lokalitäten erheblich geſteigert haben, indem die jährliche Einnahme dafür die Summe von mehr als 4000 Thlr. überſteigt;

3) daß die geräumigen Einrichtungen der Lokalitäten, ſo wie die auf die

Anlage des Parkes bei Kanth gemachten Verwendungen von dem günſtigſten Einfluſſe auf die Frequenz ſelbſt ſind;

4) daß endlich das Zirlauer, für 8000 Thlr. erkaufte Bauergut ein mindeſtens gleich werthes Aktivum der Geſellſchaft bildet,

ſo dürfte die Ueberſchreitung der Anſchlagsſumme nicht allein vollkommen gerechtfertigt, ſondern auch als ein zum Vortheile der Geſellſchaft ſelbſt wohl angelegtes Kapital erſcheinen.

Für ſämmtliche Utenſilien und Geräthſchaften aller Art iſt eine Summe von 17942 Thlr. 19 Sgr. 1 Pf. verausgabt worden. Veranſchlagt waren 8790 Thlr., mithin mehr verwendet 9152 Thlr. 19 Sgr. 1 Pf. Es iſt jedoch zu berückſichtigen, daß der Werth der vorhandenen Utenſilien mindeſtens 50 Prozent der dafür verausgabten Summen beträgt.

Veranſchlagt waren für die Vorarbeiten 5827 Thlr. 10 Sgr., verausgabt 7811 Thlr. 24 Sgr. 5 Pf., mithin mehr verwendet 1984 Thlr. 14 Sgr. 5 Pf., in welcher Summe jedoch alle Ausgaben dieſer Art für ſämmtliche frühere, zur Erwirkung der Konzeſſion erforderliche Vorarbeiten mit inbegriffen ſind.

Für Beſchaffung verſchiedener Gegenſtände, ſo wie für Regulirung nicht vorherzuſehender Ausgaben wurde ein Pauſchquantum von 10000 Thlr. in Anſatz gebracht. Der dafür theils verausgabte, theils für bereits gefertigte Arbeiten und Lieferungen noch zu verwendende Betrag erreicht aber die Höhe von 26582 Thlr. 10 Sgr. 5 Pf., mithin eine Ueberſchreitung des Anſchlages von 16582 Thlr. 10 Sgr. 5 Pf.

Da die veranſchlagten

9 Maſchinen,						
3	vierrädrige Wagen	I.	Klaſſe	zur Beförderung von	54	Perſonen,
10	„ „	II.	„	„ „ „	240	„
25	„ „	III.	„	„ „ „	750	„

und 40 Transportwagen verſchiedener Art

für den Betrieb nicht ausreichten, und die Anſchlagsſumme ſchon um 8784 Thlr. 2 Sgr. 1 Pf. überſchritten war, ſo wurden noch zu den dafür angeſetzten 187400 Thalern, in der außerordentlichen General-Verſammlung am 11. Dezember 1843 125000 Thlr. bewilligt. Die im Ganzen dafür bis ultimo März 1844 beſchafften Maſchinen und Wagen wollen wir unter g. Betriebsmittel anführen.

In dem Anſchlage ſind für Zinſen des Aktien-Kapitals während des Baues ausgeworfen	30000 Thlr.	— Sgr.	— Pf.
Es ſind indeß erforderlich	57114 „	22 „	10 „
mithin Mehrbedarf	27114 Thlr.	22 Sgr.	10 Pf.

d. e. Steigungs- und Krümmungs-Verhältniſſe.

Die Steigung der Bahn von Breslau bis Freiburg iſt ſehr bedeutend; ſie beträgt, da Freiburg 862 Fuß hoch liegt, 477 Fuß. In nachſtehender Ueber-

ſicht ſind die einzelnen Steigungen und die Länge derſelben von Breslau aus bis Freiburg enthalten.

Länge in Ruthen.		
300	Steigung	1 : 516.
530	„	1 : 1124.
1050	„	1 : 345.
1200	„	1 : 1846.
290	„	1 : 619.
230	„	1 : 500.
560	„	1 : 846.
660	„	1 : 200.
610	„	1 : 383.
300	„	1 : 620.
210	„	1 : 242.
270	„	1 : 492.
550	„	1 : 200.
310	„	1 : 1483.
3190	„	1 : 210.
2080	„	1 : 208.

und nur 2860 ſind horizontal.

Hieraus ergiebt ſich nächſt dem überaus vortheilhaften Verhältniſſe eines ununterbrochenen Fallens in der Richtung der Haupttransporte, daß die untere Hälfte der Bahn noch Steigungen zuläßt, welche als beſonders günſtig anzuſehen ſind. Erlaubt die Terraingeſtaltung der oberen Bahnhälfte dies minder, ſo bleiben doch die hier erreichten Anſteigungen $\frac{1}{200}$ und $\frac{1}{210}$ noch immer mäßig genug für die Zugkraft der Dampfwagen, und auch günſtig genug im Vergleich mit anderen Bahnen.

Auf der Zweigbahn von Königszelt ſind die Steigungen:

Länge in Ruthen.		
515	Steigung	1 : 4197;
967	„	1 : 300;

800 ſind horizontal.

Die Länge ſämmtlicher Kurven beträgt auf der Hauptlinie 2733,8 Ruthen, von denen 10 einen Halbmeſſer von 500, einen von 600 und einen von 1000 Ruthen Länge haben; 12466,2 Ruthen bilden gerade Linien.

Auf der Zweigbahn mußte die Kurve, welche beide Bahnen mit einander verbindet, und welche 43,5 Ruthen lang iſt, mit einem Radius von 250 Ruthen beſchrieben werden, indem die Wahl deſſelben durch den ſehr ſpitzen Winkel, welchen beide Bahnen mit einander bilden, bedingt iſt; die andern 1847 Ruthen der Bahn ſind gerade.

f. Art des Bahnbaues, wichtigſte Bauwerke.

Die Bahn hat vorläufig nur ein Geleiſe mit einer verhältnißmäßigen Anzahl von Ausweichungen erhalten, obgleich die Terrain-Erwerbungen auf eine Doppelbahn berechnet ſind. Die Kronenbreite des Dammes beträgt 15′, für

die Anſchüttungen iſt das $1\frac{1}{2}$füßige, und für die Einſchnitte das 1füßige Böſchungsverhältniß angewendet worden. Die auf der Linie von Breslau bis Freiburg bewegte Erdmaſſe beträgt $236648\frac{9}{12}$ Schachtruthen, die auf der Zweigbahn $34082\frac{6}{12}$ Schachtruthen. Für die Spurweite iſt das im Preußiſchen Staate angenommene Maaß von 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl. gewählt worden.

Die Konſtruktion des Oberbaues hat, dem belgiſchen Syſteme folgend, auf eichenen Querſchwellen ruhende gewalzte Vignoles-Schienen, deren Gewicht 60 Pfd. pro Yard oder circa 20 Pfund pro Fuß beträgt und die aus den Fabriken von Gueſt Lewis u. Comp. in Dowlais und von Bailey-Brothers in Liverpool bezogen ſind. Der Preis derſelben beträgt 6 Lſt. 13 Sh. pr. Ton frei an Bord. Die Lieferung der Nägel und Platten geſchah dagegen im Inlande, und zwar zur Hälfte aus dem oberſchleſiſchen Walzwerke der Laurahütte. Die eichenen Querſchwellen haben eine Länge von 8 Fuß, ſind 6—7 Zoll ſtark und 12—14 Zoll breit; im Ganzen ſind 68500 Stück erforderlich geweſen. Zur Fertigung des Schwellen-Fundaments unter dem Hauptſchienen-Strange und den Ausweichungen ſind 8430 Schachtruthen Kies gebraucht worden.

Unter den erforderlich geweſenen Brücken ſind die beiden Lohebrücken, von je 60 Fuß im Lichten Weite, und die 3 Brücken im Weiſtritzthale, von 50 bis 150 Fuß lichter Weite die bedeutendſten, welche mit Spundwänden umgebene Stirn- und Mittelpfeiler, ſo wie hölzerne Fahrbahnen erhalten.

Außerdem ſind gebaut worden:

9 gewölbte Brücken von 6, 10, 15, 20 und 30 Fuß lichter Weite;
2 maſſive Brücken mit hölzerner Fahrbahn von 8 und 25 Fuß lichter Weite;
1 maſſive Brücke mit hölzerner Fahrbahn zur Ueberführung der Schweidnitz-Striegauer Chauſſee, von $20\frac{1}{2}$ Fuß im Lichten weit;
57 maſſive Brücken von 3 bis 4 Fuß lichter Weite und mit Granitplatten überdeckt;
107 theils maſſive theils hölzerne Seitendurchläſſe von 2, 3 bis 4 Fuß Weite. Zur Ueberführung der Kommunikations- und Feldwege waren überhaupt 96 Ausweichungen erforderlich.

Die Anzahl der auf der Zweigbahn erbauten Brücken beläuft ſich auf:

6 maſſive gewölbte Brücken von 6 bis 45 Fuß lichter Weite;
4 maſſive, mit Granitplatten überdeckte Durchläſſe von 3 bis 4 Fuß im Lichten weit;
1 maſſive Ueberbrückung mit hölzerner Fahrbahn von 132 Fuß lichter Weite.

Von den Bahnhöfen befinden ſich die bedeutendſten zu Breslau und Freiburg; auf dem letzteren geſchieht die Bereitung der Coaks in 12, zu zwei Satz vereinigten Oefen. Zum Bau eines dritten Ofens, welcher, im Falle einer von beiden ſchadhaft werden ſollte, unumgänglich nöthig iſt, ſind die zur Beendigung deſſelben im Laufe des Jahres 1844 nöthigen Anſtalten getroffen worden.

g. Betriebs-Einrichtungen.

An Lokomotiven ſind im Ganzen 9 vorhanden; hiervon ſind 6 von Sharp, Roberts u. Komp. in Mancheſter, 1 von William Norris in Philadelphia, 1 von Sharp u. Komp. und 1 von Robert Stephenſon. Die beiden letzteren Maſchinen ſind mit gekuppelten Treibachſen, vierzehnzölligen Zylindern und variabler Expanſion verſehen.

An Wagen ſind auf der Bahn vorhanden:

a. An bedeckten Fahrzeugen:

1 vierrädriger Wagen I. Klaſſe zu 18 Perſonen;
1 ſechsrädriger Wagen I. Klaſſe zu 24 Perſonen;
2 vierrädrige Wagen II. Klaſſe, das mittlere Koupé derſelben I. Klaſſe, zu überhaupt 52 Perſonen;
2 ſechsrädrige Wagen II. Klaſſe mit Koupés erſter Klaſſe, zu überhaupt 64 Perſonen;
3 vierrädrige Wagen II. Klaſſe zu überhaupt 90 Perſonen;
8 ſechsrädrige Wagen II. Klaſſe zu überhaupt 320 Perſonen;
6 ſechsrädrige Wagen III. Klaſſe zu überhaupt 300 Perſonen;
15 vierrädrige Wagen III. Klaſſe zu überhaupt 450 Perſonen.

b. An unbedeckten Fahrzeugen:

4 ſechsrädrige Wagen II. Klaſſe zu 200 Perſonen;
12 dergleichen zu 600 Perſonen;
10 vierrädrige Wagen III. Klaſſe zu 300 Perſonen.

c. An anderen Fahrzeugen:

4 bedeckte Wagen zur Beförderung des Paſſagierguts;
2 achträdrige bedeckte Laſtwagen;
46 unbedeckte Laſtwagen;
1 Pferdewagen;
1 Viehwagen und
2 Schneeſchlitten,

mithin überhaupt 120 Fahrzeuge verſchiedener Art.

Die Wagen ſind theils von Zoller und Pflug in Berlin, theils vom Stellmacher Finkerney in Breslau gefertigt; die Einrichtung der erſten und zweiten Klaſſe der Perſonenwagen iſt namentlich als elegant und zweckmäßig hervorzuheben.

Unter den Betriebseinrichtungen wäre noch zu erwähnen, daß auf der Bahn die patentirte Telegraphen-Konſtruktion des Fabrikenbeſitzers Treutler zur Anwendung gekommen iſt, und daß dieſelbe ſich als ſehr zweckmäßig herausſtellt.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten.

Die Einnahmen in der Zeit vom 29. Oktober 1843 bis ultimo März 1844 beliefen ſich auf 31609 Thlr. 12 Sgr. 9 Pf., und zwar:

1) Perſonengeld für 73285 Perſonen . .	24943 Thlr.	3 Sgr.	— Pf.
2) Paſſagiergepäck-Ueberfracht	484 „	12 „	6 „
3) Transport von Vieh	87 „	3 „	— „
4) Transport von Equipagen	134 „	— „	— „
5) Fracht von 45293 Zentner Güter . .	4271 „	28 „	9 „
6) Pacht der Reſtauration u. anderer Lokale	1425 „	— „	— „
7) Extraordinäre Betriebseinnahme . . .	257 „	25 „	6 „
Summa der Einnahmen	31609 Thlr.	12 Sgr.	9 Pf.

Die Betriebseinnahmen in den einzelnen Monaten waren:

November	1843	7635 Thlr.	11 Sgr.	9 Pf.
Dezember	„	4877 „	13 „	6 „
Januar	1844	5306 „	27 „	6 „
Februar	„	5536 „	28 „	8 „
März	„	6569 „	25 „	10 „
April	„	8437 „	7 „	6 „
Mai	„	13584 „	8 „	1 „

Die Betriebsausgaben in dem Zeitraume vom 29. Oktober 1843 bis 31. Dezember 1844 betrugen:

Gegenſtand.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
I. Unterhaltung der Bahn.						
a. Brücken, Durchläſſe, Uebergänge	1	14	—			
b. Anpflanzungen	—	—	—			
c. Unterhaltung des Bahnkörpers, Ober- und Unterbau, Tagelohn	4932	5	8			
d. Materialien dazu	516	15	—			
e. Bahnutenſilien	97	5	—			
f. Wachthäuſer und Signal-Vorrichtungen	90	12	4	5637	22	—
II. Unterhaltung der Gebäude.						
a. Reparatur der Gebäude	105	27	6			
b. Feuerverſicherung	88	7	6			
c. Grundabgaben für Bauſtellen	10	11	2			
d. Erſatz des Inventariums	47	14	—	252	—	2
III. Unterhaltung der Maſchinen.						
a. Reparatur der Maſchinen	191	14	4			
b. Unterhaltung an Oel, Talg, Hanf u. ſ. w.	965	1	6			
c. Tagelohn für das Putzen	315	17	—			
d. Erſatz des Inventariums	56	18	—			
e. Diverſe kleine Ausgaben	28	8	3	1556	29	1
IV. Unterhaltung der Wagen.						
a. Reparaturen	222	14	8			
b. Unterhaltung an Wagenſchmiere	162	20	2			
c. Erſatz des Inventariums	32	29	6	418	4	4

Gegenſtand.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
V. Spezielle Betriebskoſten.						
a. Tagelohn für die Wagenſchieber	1231	1	—			
b. Beleuchtung der Bahn und Bahnhöfe	595	26	9			
c. Entſchädigung für Hülfsarbeiter	108	29	6			
d. Feuerverſicherung für Güter und Gepäck	53	5	—			
e. Druck und Papier	3	20	—			
f. Inſertionen	169	23	3			
g. Druckſachen zum Betriebe	7	15	—			
h. Fuhr- und Tagelohn für das An- und Abfahren der Güter auf und von den Bahnhöfen inkl. Speſen	179	22	10			
i. Erſatz des Expeditions- und Betriebs-Inventariums	37	21	8			
k. Heizung der Empfangszimmer und Spezial-Bureaus	124	18	1	2512	3	1
VI. Brennmaterial.						
a. Steinkohlen inkl. Fuhrlohn	3637	12	—			
b. Holz, inkl. des zum Anheizen der Coaksöfen nöthigen Holzes	481	6	1			
c. Arbeitslohn bei Anfertigung der Coaks	746	4	—			
d. Erſatz des Inventariums, namentlich Reparatur der Coakskörbe	44	14	—	4909	6	1
VII. Gehalte und Diäten.						
a. Fixirte Gehalte	12036	26	5			
b. Gehalte für Hülfswächter und deren Stellvertreter	27	22	—			
c. Diäten und Reiſekoſten	123	2	—			
d. Gratifikationen	9	—	—			
e. Wohnungs-Entſchädigungen	65	25	—			
f. Meilengelder für Lokomotivführer	14	24	6	12277	9	11
VIII. Allgemeine Betriebskoſten.						
a. Schreibmaterialien für die Inſpektoren, Einnehmer u. ſ. w.	24	5	8			
b. Porto und Stempel	82	19	6			
c. Gerichtskoſten	4	17	6			
d. Senſarie und Proviſion	53	6	3			
e. Druckkoſten an Betriebs-Journalen, Koſten für Bücher und Buchbinder	313	15	6			
f. Diverſe Ausgaben	328	2	3	806	6	8
IX. Bekleidung.						
a. Reparaturen und Ergänzungen	36	9	—			
X. Koſten des Haupt-Bureaus.						
a. Holz	37	6	4			
b. Beleuchtung	5	11	4			
c. Miethe	50	—	—			
d. Schreibmaterialien	24	27	6			
e. Erſatz des Inventariums	13	2	—	130	17	2

Gegenſtand.	Thlr.	ſg.	pf	Thlr.	ſg.	pf.
XI. Waſſerkrähne, Pumpen und Drehſcheiben.						
a. Reparatur an Krähnen und Waſſerbottichen. . .	33	1	9			
b. Desgleichen an Drehſcheiben	1	24	6	34	26	3
Summa der Ausgaben .				28571	13	9
Die Einnahmen waren .				31609	12	9
mithin Ueberſchuß .				3037	29	

Dieſes Reſultat in den erſten 5 Monaten iſt zwar keinesweges glänzend, bevor man jedoch über die Rentabilität einer ſolchen Anlage nur irgend ein, dem wirklichen Erfolge nahes Urtheil fällen kann, iſt ein mehrjähriger Betrieb erforderlich, indem erſt nach und nach der Weg, auf dem ſich die Verkehrsverhältniſſe ſeit Jahrhunderten fortbewegten, von denſelben verlaſſen und der eröffnete neue Weg betreten werden kann. Die bisher erlangten Reſultate können um ſo weniger einen Maaßſtab dazu liefern, da die Eröffnung der Bahn kurz vor Eintritt der, einem derartigen Unternehmen überhaupt nicht günſtigen, Jahreszeit erfolgte, und der bisher darauf bewirkte Betrieb nur eine ſolche in ſich ſchließt, auch der Güterverkehr erſt mit dem 1. Januar 1844 ins Leben treten konnte.

Zieht man nun ferner in Betracht, daß gerade dieſe Bahn des reizenden Gebirges und der darin befindlichen, ſo äußerſt wohlthätigen Quellen wegen, während der ſchönen Jahreszeit insbeſondere, ſehr lebhaft benutzt werden wird; daß ferner der Güterverkehr auf vielen Bahnen erſt nach Verlauf eines Jahres eröffnet und dann innerhalb eines gleichen, ja oft wohl noch größeren, Zeitraums ſich erſt nach und nach zu einer gewiſſen Höhe aufgeſchwungen hat, ſo dürfte dieſem Unternehmen die ſichere Ausſicht auf einen glücklichen Erfolg ebenfalls nicht abzuſprechen, ſondern derſelbe ganz unzweifelhaft zu erwarten ſein.

In Hinſicht auf die Koſten des Feuerungsmaterials iſt zu erwähnen, daß dieſe in der erſten Zeit des Betriebes dadurch ſehr geſteigert wurden, daß von den 12 in zwei Satz eingeſchloſſenen Coaksöfen nur die Hälfte erſt im Monat Februar 1844 benutzt werden konnte, da nach deren Vollendung ein für die Erhaltung der Oefen äußerſt langſames, viele Wochen in Anſpruch nehmendes, Anfeuern ein Haupterforderniß iſt. Es war daher nöthig, den zum Heizen der Maſchinen erforderlichen Coaks bis dahin in Meilern zu erzeugen, und mit dieſer Gewinnung auch theilweiſe fortzufahren, da ſechs Oefen nicht im Stande waren, den nöthigen Bedarf zu liefern; der zweite, ebenfalls aus ſechs Oefen beſtehende, Satz aber erſt mit Anfang Mai 1844 in Betrieb geſetzt werden konnte.

Zur Bildung der Coaks in Meilern konnten aber nur Stückkohlen, von denen die Tonne franco Bahnhof 25 Sgr. koſtete, verwendet werden, wohingegen zur Vercoakſung in Oefen nur Kohlen in Anwendung kommen durften, deren Werth franco Bahnhof ſich auf höchſtens 13—13½ Sgr. pro Tonne

belief, wodurch ſowohl die Erzeugungskoſten, als auch die pro Meile ermittelten, äußerſt verſchiedenen Koſtenbeträge, je nachdem nämlich mehr oder weniger Meiler- oder Oefen-Coaks fabrizirt und verbraucht worden iſt, vollkommen gerechtfertigt erſcheinen.

In den Monaten November und Dezember 1843 kam nämlich der Geſellſchaft die Tonne Coaks, à 4 Berliner Scheffel, auf 1 Thlr. 3 Sgr. 6 Pf., der Korb gleich 2 Berliner Scheffel, daher auf 16 Sgr. 9 Pf.; im Januar und Februar 1844 die Tonne auf 18 Sgr., der Korb daher nur auf 9 Sgr.; im März die Tonne auf 25 Sgr. 9 Pf., und mithin der Korb auf 12 Sgr. 10½ Pf. zu ſtehen, woraus ſich überhaupt ein Durchſchnittspreis von 12 Sgr. 10½ Pf. pro Korb ergiebt.

Eben ſo koſtete in dem Monat November 1843 die Dampferzeugung, inkl. des zum Vorheizen erforderlichen Holzes, pro Meile 1 Thlr. 4 Sgr. 4 Pf.

im Dezember .	1	„ 2	„ 3	„
„ Januar .	—	„ 19	„ 11	„
„ Februar .	—	„ 22	„ 11	„
„ März . .	—	„ 29	„ 11	„

Nach dieſen Ermittelungen ſind die folgenden Zuſammenſtellungen, aus welchen zugleich die überhaupt von den Maſchinen **zurückgelegte Meilenzahl**, ſo wie der Verbrauch an **Holz**, **Baum- und Brennöl**, **Talg** und **Hanf** zu erſehen iſt, entworfen.

Monat.	Zurückgelegter Weg in Meilen.	Coaks.	Preis pro Korb.		Geldbetrag.			Holz, Klafter à $6\frac{1}{3}$ Thlr.	Geldbetrag.			Vorgut Pfd. à $3\frac{1}{3}$ Sgr.	Geldbetrag.			Baumöl à Pfd. 4 Sgr. 10 Pf.	Geldbetrag.			Brennöl Pfd. à $3\frac{1}{2}$ Sgr.	Geldbetrag.			Hanf, Werg u.ſ.w.	Geldbetrag.			Talg Pfd. à $4\frac{3}{4}$ Sgr.	Geldbetrag.			Summe des Geldbetrages.		
		Körbe.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.		Thl.	ſg.	pf.		Thl.	ſg.	pf.		Thl.	ſg.	pf		Thl.	ſg.	pf.	Pfd.	Thl.	ſg.	pf.		Thl.	ſg.	pf	Thlr.	ſg.	pf.
V. 29. Oktbr. bis ult. November 1843	$1175\frac{3}{4}$	2216	16	9	1237	8	—	17	107	20	—	305	33	26	8	943	151	27	10	$73\frac{1}{4}$	8	16	4	65	15	5	—	92	14	17	—	1569	—	10
Dezbr. 1843	1061	1918	16	9	1070	26	6	$11\frac{1}{15}$	70	2	8	1078	119	23	4	75	12	2	6	111	12	28	6	144	33	18	—	48	7	18	—	1326	29	6
Januar 1844	$1109\frac{3}{8}$	2205	9	—	661	15	—	$11\frac{13}{15}$	75	4	8	1044	116	—	—	142	22	26	4	86	10	1	—	99	3	25	6	44	6	29	—	896	11	6
Februar „	$1045\frac{1}{2}$	2404	9	—	721	6	—	$12\frac{9}{30}$	77	27	—	952	105	23	4	492	79	8	—	79	9	6	6	107	4	4	10	$70\frac{1}{2}$	11	4	11	1008	20	7
März „	$1142\frac{3}{8}$	2449	12	$10\frac{1}{2}$	1051	—	10	$12\frac{29}{30}$	88	13	8	997	110	23	4	357	57	15	6	57	7	15	9	88	3	12	8	$37\frac{1}{2}$	5	28	1	1324	19	10
Summa .	5534	11192	—	—	4741	26	4	$66\frac{1}{3}$	419	8	—	4376	486	6	8	2009	323	20	2	323	48	8	1	503	60	6	—	292	46	7	—	6125	22	3

Nach der vorſtehenden Zuſammenſtellung koſtet alſo die Meile im Durchſchnitt:

Monat.	Meilen.	An Dampferzeugung, als: Coaks und Holz.						An Putz- und Schmier-Material.					
		Summariſcher Geldbetrag.			Durchſchnitt pro Meile.			Summariſcher Geldbetrag.			Durchſchnitt pro Meile.		
		Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Vom 29. Oktober bis ultimo November 1843. .	$1175\frac{3}{4}$	1344	28	—	1	4	4	224	2	10	—	5	8
Dezember 1843 . . .	1061	1140	29	2	1	2	3	186	—	4	—	5	3
Januar 1844	$1109\frac{3}{8}$	736	19	8	—	19	11	159	21	10	—	4	3
Februar „	$1045\frac{1}{2}$	799	3	—	—	22	11	209	17	7	—	6	—
März „	$1142\frac{3}{8}$	1139	14	6	—	29	11	185	5	4	—	4	10
Summa .	5534	5161	4	4	4	19	4	964	17	11	—	26	—
Durchſchnittspreis für 5 Monate alſo . .	—	—	—	—	—	27	$10\frac{2}{5}$	—	—	—	—	5	$2\frac{2}{5}$

Geldwerth der Coaks und des Holzes . .	5161 Thlr.	4 Sgr. 4 Pf.
„ des Putz- und Schmiermaterials	964 „	17 „ 11 „
Summa .	6125 Thlr.	22 Sgr. 3 Pf.

Die Koſten für die Dampferzeugung pro Meile, inkl. des zum Vorheizen erforderlichen Holzes, ergaben ſich demnach auf 27 Sgr. $10\frac{2}{5}$ Pf. Eine Tonne im Ofen erzeugter Coaks koſtete überhaupt 18 Sgr. Dieſer Preis wird ſich aber jedenfalls ermäßigen, ſobald die zur Fabrikation deſſelben nöthigen Arbeiter nur erſt eine größere Uebung erlangt haben, wodurch ſich alsdann auch die Koſten pro Meile niedriger ſtellen werden.

Für die Beſchaffung des Putz- und Schmiermaterials war, exkl. des Tagelohns für die Putzer, ein Koſtenbetrag von 5 Sgr. $2\frac{2}{5}$ Pf. pro Meile erforderlich; inkl. des Lohnes derſelben, welches ſich auf 315 Thlr. 17 Sgr. belief, aber pro Meile 6 Sgr. $10\frac{9}{10}$ Pf.

In Betreff der Reparatur der Maſchinen, wozu überhaupt 191 Thlr. 14 Sgr. 4 Pf. erforderlich geweſen ſind, verdient bemerkt zu werden, wie dieſelbe bedeutend geringer ausgefallen ſein würde, wenn nicht, in Folge der Verwendung des in Meilern fabrizirten, von allen Schwefeltheilen auf dieſe Weiſe nicht genug zu befreienden, Coaks, die Roſtſtäbe zu ſehr angegriffen worden wären und häufig durch neue erſetzt werden mußten.

Eben ſo iſt die für die Reparatur der Wagen ausgeworfene Summe von 222 Thlr. 14 Sgr. 8 Pf. nur größtentheils durch das Auseinandernehmen und Wiederaufrichten derjenigen Federn, welche mit zu geringer Spannkraft von Hauſe aus verſehen waren, entſtanden.

i. Fahrordnung, Tarif.

Im Winter gehen täglich die Züge zwei-, im Sommer dreimal von Breslau und Freiburg ab, und erreichen, nachdem ſie ſich in Ingramsdorf gekreuzt haben, nach Verlauf von 2 Stunden ihr Ziel.

Kinder über 10 Jahre zahlen den vollen Fahpreis; für ein Kind unter 10 Jahren wird in der I. Klaſſe ein Fahrbillet 2. Klaſſe, in der 2. Klaſſe ein Fahrbillet 3. Klaſſe gelöſt, und in der 3. Klaſſe, in Begleitung einer erwachſenen Perſon, iſt für Beide ein Billet 2. Klaſſe zu löſen. Zwei Kinder unter 10 Jahren paſſiren auf ein Fahrbillet in der gewählten Klaſſe. Für ein Kind unter 2 Jahren, auf dem Arme ſeiner Pflegerin, wird ein Fahrgeld nicht erhoben.

Der Verkauf der Fahrbillets geſchieht bis fünf Minuten vor dem Abgang der Züge. Die Paſſagiere auf den Zwiſchenſtationen und Anhaltepunkten haben ſich jedoch eine viertel Stunde vor der beſtimmten Abfahrt einzufinden. Das Paſſagiergepäck muß, mit dem Namen des Eigenthümers und des Beſtimmungsorts deutlich bezeichnet, eine halbe Stunde vor Abgang der Züge, unter Vorzeigung des Fahrbillets, an die Paſſagier-Gepäck-Expedition abgeliefert werden; auf den Anhaltepunkten wird kein Paſſagiergepäck angenommen und ausgegeben. Equipagen, die nur von und nach Breslau, Ohlau, Brieg, Löwen und Oppeln befördert werden, müſſen eine Stunde vor Abgang der Züge auf den betreffenden Bahnhof eingeliefert werden.

Gepäck-Ueberfrachttaxe
von Breslau nach Oppeln oder zurück.

In Silbergroſchen.
(50 Pfund ſind frei.)

	Pfund. 51-70	Pfund. 71-90	Pfund 91-110	Pfund. 111-130	Pfund. 131-150	Pfund. 151-170	Pfund. 171-190	Pfund. 191-210
Von Breslau nach:								
Ohlau . . .	3	3½	4	4½	5	5½	6	6½
Brieg	4½	5½	6½	7	8	8½	9½	10
Loſſen	6	7	8	9	10	11	12	13
Löwen . . .	6½	7½	8½	9½	10½	11	11½	12½
Oppeln . . .	9	10½	12	13½	15	16½	18	19½
Von Ohlau nach:								
Brieg	1½	2	2½	2½	3	3	3½	3½
Loſſen	2½	3½	4	4½	5	5½	6	6½
Löwen . . .	3½	4	4½	5	5½	6	6½	7
Oppeln . . .	6½	7½	8½	9½	10½	11	12	13
Von Brieg nach:								
Loſſen	1	1	1½	1½	2	2	2½	2½
Löwen . . .	1½	2	2½	3	3	3½	3½	4
Oppeln . . .	4½	5½	6½	7	8	8½	9½	10
Von Loſſen nach:								
Löwen . . .	1	1	1½	1½	2	2	2½	2½
Oppeln . . .	3½	4	4½	5	5½	6	6½	7
Von Löwen nach:								
Oppeln . . .	3	3½	4	4½	5	5½	6	6½

Fahr=Taxe
für Pferde, Rind= und kleines Vieh, ſo wie Hunde.

In Silbergroſchen.

	Pferde.	Rind-vieh.	Schwei-ne.	Kälber.	Schaafe, Schöpſe, Ziegen.	Hunde.
Von Breslau nach Ohlau . . .	50	35	9	7	5	3
„ „ „ Brieg	72	50	14	11	8	5
„ „ „ Löwen . . .	100	70	18	15	10	7
„ „ „ Oppeln . . .	140	90	25	20	14	10
„ Ohlau „ Brieg	28	20	6	4	3	2
„ „ „ Löwen . . .	60	40	11	8	6	4
„ „ „ Oppeln . . .	96	68	18	15	10	7
„ Brieg „ Löwen . . .	30	21	6	4	3½	2
„ „ „ Oppeln . . .	72	50	14	11	8	5
„ Löwen „ Oppeln . . .	50	35	9	7	5	3

Schweine, Kälber, Schaafe, Schöpſe und Ziegen werden in Heerden, je nach der Größe derſelben, bis 50 Prozent billiger, als im Tarif feſtgeſetzt, transportirt.

Pferde und Rindvieh, wenn mehrere Stück für einen Abſender auf einmal befördert werden, zahlen in Silbergroſchen:

	Pferde.			Rindvieh.		
	2.	3.	4.	2.	3.	4.
Von Breslau nach Ohlau . . .	90	120	150	60	75	90
„ „ „ Brieg	130	170	210	85	108	130
„ „ „ Löwen . . .	180	240	300	120	150	180
„ „ „ Oppeln . . .	250	336	420	155	190	225
„ Ohlau „ Brieg	50	68	86	35	45	55
„ „ „ Löwen . . .	108	144	180	68	85	102
„ „ „ Oppeln . . .	173	230	287	115	145	175
„ Brieg „ Löwen . . .	54	72	90	36	45	54
„ „ „ Oppeln . . .	130	172	214	85	107	129
„ Löwen „ Oppeln . . .	90	120	150	60	75	90

Krankes Vieh wird zum Transport nicht angenommen, und muß daſſelbe durchaus geſund und von dem Abſender die dazu erforderliche Aufſicht während des Transportes geführt werden, da die Geſellſchaft dafür keine Art von Gewähr übernimmt.

Anmeldungen zum Transport ſolcher Viehſtücke, welche nur in den Viehwagen transportirt werden können, müſſen bei dem Bahnhofs=Inſpektor der Abfahrtsſtation 24 Stunden vor der gewünſchten Beförderungszeit gemacht werden.

Fahrtaxe
für den Transport der Equipagen.

In Thalern.

	I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe.
Von Breslau nach Ohlau . . .	3.	$2\frac{1}{2}$	2
„ „ „ Brieg	4	$3\frac{1}{2}$	3
„ „ „ Löwen . . .	$5\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$3\frac{2}{3}$
„ „ „ Oppeln . . .	7	6	5
„ Ohlau „ Brieg	2	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$
„ „ „ Löwen . . .	3	$2\frac{1}{2}$	2
„ „ „ Oppeln . . .	5	4	$3\frac{1}{2}$
„ Brieg „ Löwen . . .	2	$1\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{2}$
„ „ „ Oppeln . . .	4	$3\frac{1}{2}$	3
„ Löwen „ Oppeln . . .	$2\frac{5}{6}$	$2\frac{1}{2}$	2

Zu der I. Klaſſe gehören: Vier- oder zweiſitzige Wagen mit unbeweglichem Verdeck, vierſitzige Chaiſen mit verdecktem Rückſitz, Hinterſitz und Bache nebſt Gepäck.

„ „ II. „ „ Wagen mit Koffer und Gepäck, Chaiſen mit Hinterſitz, vierſitzige Chaiſen ohne bedeckten Rückſitz, ohne Hinterſitz und ohne Bache.

„ „ III. „ „ Leichtes Fuhrwerk, Einſpänner, Kabriolets, kleine Halb-Chaiſen ꝛc. ꝛc. ohne Koffer und Gepäck.

Die Hinſchaffung der Equipagen nach den Bahnhöfen muß mindeſtens eine Stunde vor Abgang der Dampfwagenzüge Statt finden. Perſonen, welche in ihren eigenen Wagen fahren wollen, haben Billets II. Klaſſe, und auf dem Bock ſitzende Perſonen Fahrbillets III. Klaſſe zu löſen.

Frachtgüter-Tarif.

Frachtſatz A. für Stahl, Eiſen, rohen Zink, Blei, grobe Eiſenwaaren, Bau-, Brenn- und Farbehölzer, Heringe, Getreide.

„ B. für Baumwolle, Flachs, Garn, Hanf, Heede, Häute, kurze und Holzwaaren, Leder, Manufakturwaaren, Mehl, rohe und fabrizirte Zucker, Rind- und Pferdehaare, Schweinsborſten.

„ C. für Betten, Federn, Hopfen, Karden, Watte, Schaafwolle.

„ D. für Inſtrumente, Meubles, Spiegel, Uhren, Gläſer, Porzellan, Bilder in Rahmen.

„ E. für alle von A. bis D. nicht genannten Transport-Gegenſtände.

Pro Zentner.

	A.		B.		C.		D.		E.	
	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.
Von Breslau nach Ohlau .	2	6	3	4	4	—	6	3	2	9
„ „ „ Brieg .	3	4	4	8	5	8	9	3	3	9
„ „ „ Loſſen .	4	—	5	8	6	10	11	6	4	6
„ „ „ Löwen .	4	6	6	4	7	8	13	—	5	—
„ „ „ Oppeln .	5	8	8	4	10	3	17	6	6	6
„ Ohlau „ Brieg .	1	10	2	4	2	8	4	—	2	—
„ „ „ Loſſen .	2	6	3	4	4	—	6	3	2	9
„ „ „ Löwen .	3	—	4	—	4	10	7	9	3	3
„ „ „ Oppeln .	4	3	6	—	7	3	12	3	4	9
„ Brieg „ Loſſen .	1	8	2	—	2	3	3	3	1	9
„ „ „ Löwen .	2	2	2	8	3	2	4	9	2	3
„ „ „ Oppeln .	3	4	4	8	5	8	9	3	3	9
„ Loſſen „ Löwen .	1	6	1	8	1	10	2	6	1	6
„ „ „ Oppeln .	2	9	3	8	4	4	7	—	3	—
„ Löwen „ Oppeln .	2	3	3	—	3	6	5	6	2	6

Bei kleinen Frachtgüterpoſten bis einſchließlich 5 Ztr. tritt in allen Rubriken eine Erhöhung von 10 Prozent des Frachtbetrages ein.

Bemerkungen.

1. Güter eines Abſenders an einen Empfänger unter einem Zentner werden für einen vollen Zentner bezahlt. Bis zu 5 Zentnern erfolgt die Verrechnung nach halben Zentnern, ſo daß innerhalb dieſer Grenze jedes, einen vollen Zentner überſteigende, Gewicht, und zwar: von 1 bis einſchließlich 55 Pfund für einen halben Zentner und von 56 bis 109 Pfund für einen vollen Zentner gerechnet wird. Von 5 Zentnern an wird Uebergewicht bis zum halben Zentner nicht berechnet und von einem halben Zentner an für einen vollen Zentner bezahlt.
2. Für nachfolgende Gegenſtände wird ohne Verwiegung ein Normal-Gewicht angenommen und hiernach die Fracht berechnet:
   1 Oxhoft Flüſſigkeiten 5 Zentner;
   1 Tonne Heringe 3 Zentner;
   1 Tonne Leinſaat 2 Zentner;
   1 Wiſpel Erbſen, Weizen oder Kartoffeln 20 Zentner;
   1 „ Roggen oder Raps 18 Zentner;
   1 „ Gerſte . . . . 16 „
   1 „ Hafer . . . . 12 „
   1 Klafter ganz trockenes weiches Holz 25 Zentner;
   1 „ „ „ hartes „ 35 „
3. Zur Erleichterung des Güterverkehrs und zur Bequemlichkeit des Publikums werden die Frachtgüter von den Abſendern abgeholt und an die bezeichneten Empfänger frei ins Haus geliefert.
4. Alle Frachtgüter müſſen in völlig guter nnd ſicherer Packung und mit

richtigen, deutlich geſchriebenen Frachtbriefen dem Packmeiſter, der ſich als ſolcher ausweiſen wird, beim Abholen des Guts übergeben werden.

Mangelhafte oder unzureichend verpackte Gegenſtände werden, unter bezüglicher Bemerkung im Frachtbriefe, zwar zur Beförderung angenommen, aber in keiner Art vertreten.

5. Um eine gleichmäßige Expedition der Güter und die dazu erforderliche Bezettelung den Abſendern möglich zu machen, werden in den Expeditions-Büreau's Frachtbrief-Formulare nebſt den dazu gehörigen Verſendungsſcheinen, das Dutzend für 9 Pfennige, das Hundert für 6 Silbergroſchen, verkauft.

6. Die Frachtbriefe aller zur Verſendung eingelieferten, ſogenannten kontrolpflichtigen Gegenſtände müſſen (nach §. 93 der Zollordnung) abgeſtempelt und, wie alle anderen Güter, von dem Verſendungsſcheine begleitet ſein, auf welchem die Güter nach Mark, Nummer, Zahl der Kolli, Gewicht, Beſtimmungsort und mit dem Namen des Empfängers genau und deutlich zu verzeichnen ſind. Dieſen Verſendungsſchein erhält der Abſender als Beweis der geſchehenen Einlieferung aus der Güter-Expedition, mit der Namens-Unterſchrift des Spediteurs verſehen, zurück.

7. Die Geſellſchaft übernimmt keine Garantie für den Inhalt der ihr zur Beförderung übergebenen Gegenſtände, haftet jedoch für den Verluſt und für die trockene und äußerlich wohl beſchaffene Ablieferung derſelben.

8. Im Falle von Brandbeſchädigung wird nur der durch Fakturen und glaubwürdige Dokumente (welche die Geſellſchaft einzufordern berechtigt iſt) zu erweiſende wirkliche Werth der verunglückten Waare, und zwar nur bis auf die Höhe von durchſchnittlich funfzig Thaler pro Zentner, vergütet, wenn der Werth dieſen Satz auch nachweislich überſteigen ſollte. Gerettete und unbeſchädigte Kolli bleiben bei Ermittelung der Entſchädigung ganz unberückſichtigt, und für Güter in geretteten beſchädigten Kolli, deren Werth größer iſt als 50 Thlr. pro Zentner, wird die Entſchädigung pro rata geleiſtet.

Ausgeſchloſſen von jeder Entſchädigung ſind jedoch Verluſte an Frachtgütern:

a. die für Rechnung des Verſenders, ohne daß davon der Geſellſchaft Anzeige gemacht worden iſt, ſchon anderwärts verſichert worden ſind;
b. die durch die Schuld des Verſenders des verſicherten Gegenſtandes herbeigeführt wurden, und
c. die in Folge kriegeriſcher Ereigniſſe, eines Ueberfalles durch bewaffnete Macht, unrechtmäßiger Gewalt, bürgerlicher Unruhen, eines Aufruhrs, Erdbebens oder dergleichen entſtanden ſind.

9. Einzelne Packete von 40 Pfund und weniger, baares Geld, gemünztes Gold und Silber, Dokumente und Pretioſen, werden als poſtzwangspflichtig zur Beförderung nicht angenommen.

10. Die Anmeldungen zur Beförderung von Gütern, wenn ſolche nach den Bahnhöfen von der Geſellſchaft geſchafft werden ſollen, geſchehen durch Anmeldezettel, welche gratis von den Güter-Expeditoren ausgehändigt

werden. Die ausgefüllten Anmeldezettel werden von den Abſendern in den Zettelkaſten der Güter-Expedition auf dem Bahnhofe geworfen und die zur Verſendung angemeldeten Güter von dem Packmeiſter abgeholt und nach dem Bahnhofe zur weiteren Beförderung transportirt.

11. Die Auslieferung der Frachtgüter am Beſtimmungsorte geſchieht überall nur gegen Bezahlung des Frachtgeldes, etwaiger darauf haftender Vorſchüſſe und Speſen und gegen Ausſtellung einer Empfangsbeſcheinigung unter der Kopie des von dem Abſender ausgeſtellten und demſelben durch die Namens-Unterſchrift des| Spediteurs beſcheinigten Verſendungsſcheines.

12. Güter, die vom Empfänger abgeholt, daher demſelben nicht zugeſandt werden ſollen, und länger als 24 Stunden auf dem Bahnhofe unabgeholt liegen bleiben, bezahlen von 1 bis 8 Tagen 6 Pf. pro Zentner Lagermiethe, wobei für erweislichen Diebſtahl, ſonſt aber für keine Art von Verluſt oder Beſchädigung gehaftet wird.

13. Schwefelſäure, Scheidewaſſer und derartige brennende oder ätzende und gährende Flüſſigkeiten, ſo wie alle für den Transport gefährlichen Subſtanzen, als: Schießpulver, chemiſche Feuerzeuge, Knallſilber, Knallgold, Streichhölzchen, Streichſchwamm u. dgl. durch Friktion ſich entzündende Gegenſtände werden zur Verſendung und zum Transport nicht angenommen. Wer unter falſcher Deklaration dergleichen Gegenſtände zur Beförderung übergeben ſollte, wird der Königl. Polizei-Behörde (cfr. §. 11 des Bahn-Polizei-Regulativs) zur weitern Unterſuchung angezeigt und, im Falle eines durch die verbotwidrige Verſendung herbeigeführten Schadens, auf entſprechende Weiſe dafür in Anſpruch genommen.

14. Gegenſtände, welche ſchneller Verderbniß unterliegen, werden nur frankirt zur Verſendung angenommen.

15. Mobilien, ſowie alle leicht zerbrechenden Gegenſtände (Frachtſatz D.), müſſen von den Abſendern auf den Bahnhof eingeliefert und auch von dem Bahnhofe abgeholt werden. Auf den Transport derſelben außerhalb der Bahnlinie kann ſich die Geſellſchaft nicht einlaſſen, ſo wie für Beſchädigungen an dergleichen Gegenſtänden nicht garantirt wird; jedoch wird beim Transport derſelben mit möglichſter Vorſicht und Schonung verfahren werden. Bäume, Sträucher und andere Gegenſtände, welche die Königl. Fahrpoſten nicht zur Beförderung annehmen, ſind in der Regel auch von dem Transport auf der Eiſenbahn ausgeſchloſſen.

16. Auf Verlangen wird die vom Empfänger oder Abſender zu beſchaffende Emballage und Faſtage an leeren Säcken, Fäſſern, Kiſten u. ſ. w. der transportirten oder zu transportirenden Waaren oder Produkte, jedoch ohne Gewährleiſtung für die Beſchaffenheit derſelben, dem Empfänger oder Abſender des Frachtgutes herangeſchafft werden.

17. Abſender, die das Frachtgut auf den Bahnhof ſenden, erhalten pro Zentner vier Pfennige bonifizirt; eben ſo viel diejenigen Empfänger, die ihr Frachtgut ſelbſt von dem Bahnhofe abholen laſſen.

18. Jeder Nachtheil, welcher dem Verſender oder Empfänger aus Unkennt-

niß der vorſtehenden Beſtimmungen erwächſt, trifft nur ihn allein, und es kann daraus kein Anſpruch auf irgend eine Entſchädigung gegen die Geſellſchaft hergeleitet werden.

k. Verzinſung, Dividende.

Die ſtatutenmäßige Verzinſung der ältern 14297 Stamm-Aktien à 100 Thaler, eben ſo der 3703 Prioritäts-Aktien iſt 4 Prozent. Obwohl ſich als Reinerträgniß des Betriebes vom 22. Mai 1842 bis ult. Dezember 1843 eine Dividende von 25 Sgr. 11 Pf. pro 100 Thlr. ergeben hat, ſo ſind bis jetzt nur 4 Prozent gezahlt worden; jedenfalls dürfte aber in den ſpätern Zeiten eine bedeutende Dividende zu erwarten ſein.

Für das zum Weiterbau der Bahn von Oppeln bis Neu-Berun erforderliche und dem freien Verkehr anheimgegebene Aktien-Kapital von 2,057000 Thaler hat der Staat $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinſen garantirt.

l. Perſonen-Frequenz.

Dieſe war in den einzelnen Monaten von Eröffnung des Betriebes am 22. Mai 1842 bis inkl. Mai 1844:

Monat.	1842. Perſonen.	1843. Perſonen.	1844. Perſonen.
Januar	—	10122	14246
Februar	—	11092	11596
März	—	12882	16092
April	—	14463	22285
Mai	6466	18238	27160
Juni	37604	33757	
Juli	18421	27532	
Auguſt	20639	29259	
September	16254	25270	
Oktober	13306	20709	
November	12182	16135	
Dezember	14256	15661	
Zuſammen .	139128	235150	

Der Perſonenverkehr in dem Zeitraume vom 22. Mai 1842 bis 31. Dezember 1843 vertheilte ſich auf die einzelnen Stationen und Wagenklaſſen wie folgt:

Zwiſchen	Ohlau.			Brieg.			Loſſen.			Löwen.			Oppeln.			den Anhaltepunkten.			ſind zuſammen Perſonen befördert worden.			
	Klaſſe.	Perſonen.	Zuſammen.	Klaſſe.	Perſonen.	Zuſammen.	Klaſſe.	Perſonen.	Zuſammen.	Klaſſe.	Perſonen.	Zuſammen.	Klaſſe.	Perſonen.	Zuſammen.	Klaſſe.	Perſonen.	Zuſammen.	1. Klaſſe.	2. Klaſſe.	3. Klaſſe.	Ueberhaupt.
Breslau und	1.	3025		1.	1340		1.	27		1.	175		1.	677		1.	—					
	2.	26612	157530	2.	14282	91413	2.	334	1522	2.	961	5225	2.	5864	25149	2.	1723	22200	5244	49776	248041	303061
	3.	127893		3.	75813		3.	1161		3.	4089		3.	18608		3.	20477					
Ohlau und				1.	77		1.	—		1.	4		1.	17		1.	—					
				2.	2681	35138	2.	12	279	2.	93	984	2.	235	1724	2.	361	5068	98	3382	39713	43193
				3.	32380		3.	267		3.	887		3.	1472		3.	4707					
Brieg und							1.	12		1.	10		1.	37		1.	—					
							2.	421	3178	2.	785	7154	2.	985	7191	2.	269	2151	59	2460	17158	19677
							3.	2745		3.	6359		3.	6172		3.	1882					
Loſſen und										1.	5		1.	7		1.	—					
										2.	232	1301	2.	158	624	2.	47	155	12	437	1631	2080
										3.	1064		3.	459		3.	108					
Löwen und													1.	37		1.	—					
													2.	440	3942	2.	221	858	37	661	4102	4800
													3.	3465		3.	637					
Oppeln und																1.	—					
																2.	71	1467	—	71	1396	1467
																3.	1396					
																Zuſammen			5450	56787	312041	374278

Dieſe 374278 Reiſende haben, mit Rückſicht der Länge der von ihnen befahrenen Bahnſtrecke, ſich gleich 1,597443 Reiſenden verhalten, welche eine Meile befördert worden ſind. Die drei Wagenklaſſen wurden in nachſtehendem Verhältniß von den Reiſenden benutzt:

I. Klaſſe 1,45,
II. „ 15,17,
III. „ 83,38.

Ungünſtiger ſtellt ſich auf keiner Eiſenbahn dies Verhältniß; es möchte daher, um ein günſtigeres Reſultat zu erzielen, nach den bisher gewonnenen Erfahrungen der Fahrpreis in der I. und II. Klaſſe zu erniedrigen, in der III. Klaſſe dagegen zu erhöhen ſein, um den möglichen Ausfall der Einnahmen an den erſtern Klaſſen durch die III. Klaſſe theilweiſe zu decken.

An Gepäck ſind in den Perſonengepäckwagen bis ult. Dezember 1843 ungefähr 29267 Ztr. gefahren und darüber 56667 Gepäckſcheine für 1888 Thlr. 27 Sgr. ausgehändigt worden. Von je 100 Reiſenden benutzten durchſchnittlich nur etwa 15 den Gepäckwagen, 85 waren ohne Gepäck oder mit ſo wenigem verſehen, daß ſie es im Perſonenwagen bei ſich führen konnten.

Im Ganzen wurden aus dem Perſonenverkehr für die Zeit vom 22. Mai 1842 bis ult. Dezember 1843 eingenommen:

Perſonengeld für 374278 Reiſende .	155235 Thlr.	10 Sgr.	4 Pf.
Gepäckſcheingeld und Ueberfracht . .	4685 „	9 „	2 „
Zuſammen .	159920 Thlr.	19 Sgr.	6 Pf.

Es betrug demnach für jeden Reiſenden auf der Bahn die Einnahme durchſchnittlich inkluſive Gepäckfracht 12,82 Sgr., wofür er durchſchnittlich 4,27 Meilen gefahren wurde. Es hat mithin der Transport jedes Reiſenden durchſchnittlich die Meile nur etwa 3 Sgr. eingebracht.

m. Güter-Frequenz.

In dem Zeitraume vom 22. Mai 1842 bis 31. Mai 1843 wurden im Ganzen 95684 Zentner Fracht befördert.

Von dieſer Zeit an begann erſt der eigentliche Güterverkehr und wurden nun auf der Bahn transportirt:

1843.	verſchiedene Güter,
im Juni . .	17322 Ztr.
„ Juli . .	17483 „
„ Auguſt .	12956 „
„ September	12355 „
„ Oktober .	11584 „
„ November	12517 „
„ Dezember	30718 „ 96 Pfund.

Im Ganzen betrug alſo der Güterverkehr vom 22. Mai 1842 bis ult. Dezember 1843 220619 Ztr. 96 Pfund, welcher ſich auf die einzelnen Stationen, wie folgt, vertheilte:

Zwiſchen	Ohlau.		Brieg.		Loſſen.		Löwen.		Oppeln.		Sind zuſammen befördert worden.	
	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.
Breslau und	48856	42	113365	32	2337	68	3854	52	27805	59	196279	33
Ohlau und			2162	46	87	7	152	26	1333	41	3735	10
Brieg und					143	75	501	109	1774	19	2419	93
Loſſen und							7	46	341	67	349	3
Löwen und									17896	67	17896	67
Zuſammen											220619	96

Die Einnahme dafür belief ſich auf 20398 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf.; und da der Güterverkehr, auf eine Meile berechnet, einem Quantum von 1,225722 Zentner gleich war, ſo ſtellte ſich die Einnahme pro Meile und Zentner zu 6,18 Pf.

Von dem beförderten Güterquantum ſind bahnabwärts 126634 Ztr., bahnaufwärts 94386 Ztr. gefahren worden.

Der Viehtransport umfaßte nur, neben 1004 Hunden, 536 Stück Vieh, einſchließlich der Pferde, und ertrug daher nur 632 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf.; dagegen wurden für den Transport von 562 Equipagen 2816 Thlr. 15 Sgr. eingenommen.

Das Güterquantum, welches im Jahre 1844 auf der Bahn transportirt wurde, iſt bis jetzt nicht veröffentlicht worden, dagegen war die Einnahme dafür in den einzelnen Monaten:

Januar .	2002 Thlr.	8 Sgr.	6 Pf.
Februar .	3073 „	22 „	9 „
März . .	2729 „	1 „	3 „
April . .	2081 „	2 „	5 „
Mai . .	2900 „	6 „	5 „

14. Krakau-Oberſchleſiſche Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſer Bahn.

Die Oberſchleſiſche Eiſenbahn war weſentlich für ihren Verkehr nach Galizien auf das Projekt der Nordbahn, welche bei Oswienczin die Oeſterreichiſche, bei Neu-Berun die preußiſche Grenze vorüber nach Bochnia zugeführt werden ſollte, angewieſen. Oswienczin ſollte links mit Galizien, rechts mit Mähren und der Eiſenbahn nach Wien als Knotenpunkt dienen. Die Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn-Geſellſchaft wird aber wahrſcheinlich den Fortbau von Oderberg bis Oswienczin gar nicht, oder doch erſt nach mehreren Jahren zu Stande bringen, die Koſel-Oderberger Bahn (Wilhelmsbahn) wird von der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn bei Koſel die direkte Verbindung mit Wien vermitteln, und ſonach war rückſichtlich des Güter- und Perſonen-Verkehrs der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn nach Oeſterreich ein die Intereſſen der Aktionäre dieſer Geſellſchaft ſehr bedrohender Zuſtand eingetreten. Begünſtigt durch die damaligen günſtigen Zuſtände der Geldmärkte für Eiſenbahnen gelang es dem Spezial-Direktor der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn, Hrn. Lewald, als Bevollmäch-

tigten der Herren von Loebbecke, Schiller und Reimann, von dem Freiſtaate Krakau unterm 24. Februar 1844 ein höchſt günſtiges Privilegium zum Bau einer Eiſenbahn von Krakau bis zur Oberſchleſiſchen Bahn für eine Aktien-Geſellſchaft zu erlangen, welchem wir das Nachſtehende als beſonders wichtig entnehmen, und wodurch zugleich alles das bezeichnet wird, was ſich bis jetzt über Richtung der Bahn, Baukapital u. ſ. w. ſagen läßt.

„Der regierende Senat des Freiſtaates Krakau verleiht dem Geheimen Kommerzien-Rath Herrn von Löbbecke, dem Kommerzien-Rath Herrn Schiller und dem Kaufmann Herrn Theodor Reimann in Breslau das ausſchließliche Privilegium zur Anlage einer Eiſenbahn von Krakau zur Verbindung der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn, ohne daß die Regierung von ihrer Seite irgend einen Zinsfuß garantirt.

Die Privilegienträger dürfen das denſelben ertheilte Privilegium Niemanden ohne Wiſſen und Bewilligung des regierenden Senats abtreten.

Die Geſellſchaft zur Anlage gedachter Eiſenbahn wird anonym ſein und die Firma:

„Krakau-Oberſchleſiſche Eiſenbahn“

führen.

Die ſpezielle Richtung der Bahn bleibt dem Nivellement und der Veranſchlagung vorbehalten. Es ſoll dabei im Intereſſe des Unternehmens darauf gerückſichtigt werden, daß die Orte Jaworzno, Chrzanow und Krzeszowice möglichſt nahe berührt werden. Bei der Ausführung von Zweigbahnen, welche die Regierung des Freiſtaates an die Bahn anlegen will, ſoll der von den Privilegienträgern zu errichtenden Geſellſchaft das Vorzugsrecht vor anderen Konkurrenten zuſtehen.

Die Höhe des Baukapitals wird auf anderthalb Millionen Thaler Preußiſch angenommen. Die generellen Veranſchlagungen verpflichten ſich die Privilegienträger ſofort anfertigen zu laſſen, wenn die Witterung es geſtattet. — Sollte ſich nach vollſtändig erfolgtem Baue und Ausrüſtung der Bahn, ſowie nach Rücklegung eines außerordentliche Ausgaben deckenden Reſervefonds, ein Ueberſchuß an dem Baukapitale ergeben, ſo wird derſelbe zum Ankauf von Aktien nach dem Tageskourſe verwendet, welche amortiſirt werden. Sollte dagegen wider Erwarten der Baufonds als unzureichend erſcheinen, ſo ſoll der fehlende Betrag durch Prioritäts-Aktien, unter denſelben Bedingungen, wie ſolche mit Genehmigung des Preußiſchen Staates von der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn emittirt worden, aufgebracht werden.

Das Baukapital wird durch Ausgabe von 15000 Stück Aktien, eine jede über 100 Thlr. Preußiſch Kourant lautend, beſchafft, welche in polniſcher und deutſcher Sprache verfaßt werden müſſen. Der preußiſche Münzfuß wird ſowohl bei dem Kapital, als bei den Zinſen und der Dividende feſtgeſetzt. Die Zinszahlung und Dividenden-Erhebung ſoll in Krakau, Breslau und Berlin erfolgen.

Die Privilegienträger ſind verpflichtet, den Bau der Krakau-Oberſchleſiſchen Eiſenbahn ſpäteſtens bis Ende des Jahres 1847, mit Ausnahme des Falles der Force majeure, bei Verluſt des Privilegiums zu vollenden. Drei

Monate, nachdem der regierende Senat die Linie auf Grund der Nivellements genehmigt hat, ſind die Privilegienträger verpflichtet, den Bau zu beginnen.

Zur Sicherſtellung der Regierung für den Beginn und die Fortſetzung des Baues haben die Privilegienträger vor Zufertigung des Privilegiums eine Kaution von **100000** Thlr. zu erlegen. Dieſe Kaution wird zurückgeſtellt, ſobald ein gleicher Betrag des Aktienkapitals erweislich für den Bau verwendet iſt, und ſonach der Werth der Arbeiten in die Stelle der Kaution tritt; wenn keine ſonſtigen triftigen Gründe für die Beſorgniß vorhanden ſind, daß der angefangene Bau nicht fortgeſetzt werden ſollte. Die Kaution verfällt dem Staate, ſofern binnen einem Jahre nach erfolgter Feſtſtellung der Linie dieſe Verwendung nicht nachgewieſen iſt.

Bis zu dem Ablauf des Jahres, in welchem die ganze Bahn dem Verkehre eröffnet wird, beſteht der Vorſtand der zu bildenden Geſellſchaft aus den drei Privilegienträgern und vier Bewohnern Krakau's, nämlich den Herren Johann Bochenek,
Ludwig Hoelzel,
Vinzenz Kirchmeyer,
Vinzenz Wolff.

Von dieſen ſieben Vorſtänden übernehmen die erſteren drei während dieſer Zeit die alleinige Leitung des Unternehmens, ſo weit dies den Bau und Ausrüſtung der Bahn, Beſtellung der Geſellſchafts-Beamten und die finanzielle Verwaltung betrifft. Dieſelben ſind gehalten, bei Anſtellung der Beamten, Individuen, welche in dem Freiſtaate Krakau wohnhaft ſind und von den andern vier Direktoren als befähigt anerkannt werden, vorzugsweiſe zu berückſichtigen, was ſowohl für die Bauzeit als für die Folgezeit bei dem Betriebe der Bahn gilt. Die hieſigen vier Mitglieder bilden das Organ der Privilegienträger und des Geſellſchaftsvorſtandes in allen Verhandlungen mit dem Senate und führen eine Kontrole über die Ausführung des Baues nach den Bauanſchlägen, prüfen die Rechnungen der Breslauer Direktions-Mitglieder und ertheilen die Decharge.

In einer, binnen ſpäteſtens ſechs Monaten vor Ablauf jenes Jahres abzuhaltenden, General-Verſammlung ſämmtlicher Aktionäre wird ſodann beſtimmt werden, wie es nach dem vorerwähnten Zeitpunkte, alſo während des Betriebes der Bahn, mit der Verfaſſung und Verwaltung der Geſellſchaft gehalten werden ſoll. Als eine nicht abzuändernde Beſtimmung für dieſe Beſchlußnahme der General-Verſammlung ſoll dabei feſtgehalten werden, daß von dem künftigen Geſellſchaftsvorſtande mindeſtens die Hälfte in ſtatutenmäßig qualifizirten hieſigen Aktionären beſtehen, alſo im Beſitze von mindeſtens **10** Aktien und zu politiſchen Rechten befähigt ſein muß.

Sollte einer der jetzt erwählten ſieben Direktoren während des vorſtehend gedachten Zeitpunktes ſein Amt niederlegen oder mit Tode abgehen, ſo erſetzen ſie ſich durch eigene Wahl aus den ſtatutenmäßig qualifizirten, reſp. in Breslau und Krakau wohnhaften Aktionären.

Das Domizil der zu errichtenden Geſellſchaft iſt die Freiſtadt Krakau; ſie hat ihren Gerichtsſtand bei den dortigen Landesgerichten.

Die Regierung des Freiſtaates behält ſich vor, einen Kommiſſarius zu beſtellen, welcher berechtigt iſt, den General= ſo wie den Direktorial=Verhandlungen beizuwohnen, und überhaupt von dem Gange der Unternehmung Kenntniß zu nehmen. Auch iſt der Geſellſchaftsvorſtand verpflichtet, dieſem Kommiſſarius auf ſein Verlangen zu jeder Zeit Auskunft über die Lage des Unternehmens zu ertheilen.

Die Privilegienträger haben gleichzeitig mit dem Entwurfe des Privilegiums das Statut der zu errichtenden Geſellſchaft dem Senate zur Beſtätigung einzureichen. — Daſſelbe darf keine den gegenwärtigen Prinzipien oder den geſetzlichen Beſtimmungen des Freiſtaates Krakau widerſprechende Beſtimmungen enthalten.

Sofort nach erfolgtem Nivellement und Veranſchlagung der Bahn muß der Bauplan dem Senate zur Beſtätigung der nach §. 2 zu projektirenden Linie, oder, ſofern mehrere Linien vermeſſen und veranſchlagt ſind, nach Beſtimmung der auszuführenden Linie eingereicht werden. — Die Erklärung darüber ſoll dem Geſellſchaftsvorſtande ſpäteſtens binnen ſechs Wochen zugehen, auch ſollen Modifikationen der projektirten Linie nur aus ſolchen Gründen verlangt werden, welche durch die Rückſicht auf die beſtehende landespolizeiliche Geſetzgebung bedingt werden.

Die Regierung des Freiſtaates Krakau behält ſich den Ankauf der Eiſenbahn mit Allem, was dazu gehört, vor, und zwar unter folgenden Bedingungen:

a. Das Recht zum Ankauf kann nicht eher als in 30 Jahren, vom Tage der Eröffnung des Eiſenbahntransports gerechnet, erfolgen.

b. Die Erklärung, von dieſem Rechte des Ankaufs Gebrauch zu machen, muß ein Jahr vor deſſen Ausführung geſchehen.

c. Die Ablöſungsſumme im Wege des Ankaufs wird ſich in der Rückerſtattung des Kapitals durch Aequivalirung der zwanzigfachen Dividende ſtellen, welche den Aktionären im Durchſchnitte der letzten fünf Jahre zu Theil geworden iſt; ſollten inzwiſchen die Aktien unter al pari ſtehen, ſo übernimmt die Regierung die Rechte der Geſellſchaft durch Rückerſtattung des Kapitals al pari.

d. So wie die Regierung mit dem Ankauf die Rechte der Eiſenbahn und alles dazu Gehörigen, nicht minder die Rechte zum Reſervekapital und allen Aktivis der Geſellſchaft übernimmt, eben ſo iſt ſie verbunden, auf den Fall, wenn ſie von dem ihr zuſtehenden Rechte Gebrauch macht, die Paſſiva der Geſellſchaft zu übernehmen.

Die Regierung des Freiſtaats Krakau ſichert der Geſellſchaft für die Ausführung des Eiſenbahnbaues jeden geſetzlichen Beiſtand zu. — Insbeſondere ſichert ſie derſelben zu:

1. Die Anwendung der über den Chauſſeebau geltenden geſetzlichen Beſtimmungen auf die zu errichtende Eiſenbahn nebſt den zum Betriebe derſelben weſentlich nöthigen Plätzen.

2. Die Vermittelung bei dem Ankaufe von Privat-Eigenthum und beim Fehlſchlagen gütlicher Einigung die Expropriations-Befugniß, nach Maaßgabe der hierüber beſtehenden geſetzlichen Beſtimmungen.
3. Die unentgeltliche Benutzung der dem Staat gehörigen Steinbrüche, ſo wie auch der auf Privatgütern belegenen. Letztere gegen Entrichtung einer gewöhnlichen Steinbruchtaxe mit Vorbehalt einer von der Geſellſchaft zu erlegenden angemeſſenen Indemniſation der Beſitzer für verdorbene Grundſtücke.
4. Die Verabfolgung des zum Baue der Bahn und der Zubehörungen erforderlichen Holzes aus den Staatswaldungen für die beſtehenden Taxpreiſe, ſo weit der gegenwärtige Wald-Oekonomieplan es zuläſſig machen wird.
5. Die unentgeltliche Ueberlaſſung der zum Bahndamme benöthigten Grundſtücke, ſo weit dieſelben zu den Staatsgütern gehören.
6. Die Ueberlaſſung ſolcher Grundſtücke, welche zur Aufführung der zur Eiſenbahn nöthigen Gebäude oder zu ſonſtigen Zwecken außer dem eigentlichen Bahndamme erforderlich ſind, entweder gegen Stipulation eines mäßigen jährlichen Zinſes oder Zahlung eines nach dieſem Maaßſtabe kapitaliſirten Kaufpreiſes.

In ſo weit auf dieſen Grundſtücken des Staates Häuſer, welche Privateigenthum ſind, ſich befinden, wird die Geſellſchaft dieſelben entweder auf gütlichem Wege oder durch Expropriation an ſich bringen.

Die Regierung gewährt der Geſellſchaft vollkommene Freiheit von jeder Gewerbeſteuer, welche dieſelbe von dem Betriebe der Eiſenbahn-Unternehmung zu zahlen verpflichtet wäre. — Desgleichen gewährt dieſelbe der Geſellſchaft Stempelfreiheit für die Korreſpondenzen zwiſchen ihr und dem Geſellſchaftsvorſtande.

Die Aktien der Geſellſchaft werden ſtempelfrei ausgefertigt. Der Freiſtaat erkennt ſie als ein zu Beſtellung von Kautionen, welche der Regierung zu erlegen ſind, geeignetes Geldmittel, auf Höhe ihres jedesmaligen Kourſes, an.

Die Königl. Preußiſche Verordnung vom 3. November 1838 über die Eiſenbahnen, nebſt den bis zur Ertheilung des Privilegiums ergangenen, darauf bezüglichen ſpäteren Geſetzen, ſoll in gleichem Maaße auf die Krakau-Oberſchleſiſche Eiſenbahn-Unternehmung in ſoweit Anwendung finden, als die Beſtimmungen des gegenwärtigen Privilegiums nicht abweichende Feſtſetzungen enthalten.

Jeder Aktienzeichner erlegt ſofort bei der Unterzeichnung 10 Prozent des ihm zugeſtandenen Aktien-Kapitals und empfängt dagegen einen au Porteur lautenden Quittungsbogen, auf welchem die geſchehene und alle ferner zu leiſtende Einzahlungen quittirt werden. Dieſe Quittungsbogen werden, ſobald die letzte Einzahlung geleiſtet iſt, gegen Aktien der Krakauer Bahn ausgetauſcht.

Die Theilzahlungen werden mit 4 Prozent pro anno verzinſt und dieſe Zinsbonifikation im Bauanſchlage gleich mit verrechnet, indem ſie dem Bau zur Laſt fallen. — Jeder Unterzeichner iſt nur bis zur erfolgten erſten Ein-

zahlung von 10 Prozent der Geſellſchaft verhaftet, alle ſpäteren Einzahlungen haften auf dem Inhaber der Quittungsbogen.

Die Einzahlungen auf die Aktien werden in Breslau, jedoch von den hieſigen Aktionären in Krakau geleiſtet.

Der regierende Senat bewilligt, daß bis zur Beendigung des Baues die Verhandlungen ſowohl der Privilegienträger wie auch der Direktion mit der Regierung in deutſcher Sprache geführt werden.

Der regierende Senat behält ſich vor, den Transport der für das Aerarium benöthigten Steinkohlen von Jaworzno nach Krakau bis zum jährlichen Betrage von 1000 Klaftern Steinkohlen auf der Eiſenbahn bewirken zu laſſen. Für dieſen Fall iſt die Geſellſchaft verpflichtet, dieſen Transport für die Hälfte des feſtzuſetzenden Tarifs zu bewirken, jedoch erfolgt die Anfuhr, Aufladung und Abfuhr der Kohlen auf Koſten des Senats, auch ſtellt derſelbe die zum Transporte erforderlichen Fahrzeuge, welche den Eiſenbahnzügen angehängt werden. Die Geſellſchaft iſt, ſo wie überhaupt den Geſetzen des Freiſtaats Krakau, ſo insbeſondere den auf die Landeshoheit bezüglichen Beſtimmungen unterworfen. Auch entſcheidet der regierende Senat in allen adminiſtrativen Angelegenheiten als höchſte Inſtanz."

Unter dieſen günſtigen Bedingungen bildete ſich ſehr ſchnell eine Aktien-Geſellſchaft, die unterm 1. März 1844 ihre Statuten entwarf, nach erfolgter Genehmigung der Preußiſchen Regierung jetzt vollſtändig geſichert iſt und die Vorbereitungsarbeiten bereits eingeleitet hat.

Es läßt ſich bis jetzt, Juni 1844, daraus erſehen, daß die Krakauer Bahn zwiſchen Myslowitz und Brzenckowitz die ſchleſiſche Grenze erreichen, und zugleich die Warſchauer Eiſenbahn dort berühren wird. Die Oberſchleſiſche Geſellſchaft will, wie wir ſchon bei der Beſchreibung dieſer Bahn erwähnt haben, unter ſo veränderten günſtigen Umſtänden von dem Einfall der Krakauer Bahn bis zu ihrem projektirten Endpunkte Oswienczin gegenüber, die dritthalb Meilen gar nicht weiter bauen oder doch wenigſtens dieſem Bau ſo lange Anſtand geben, bis die Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn Oswienczin erreicht.

Jedenfalls erwächſt der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn aus dieſem direkten Verkehr mit Krakau eine Verkehrsvermehrung, die bei weitem die erwartete Frequenz durch den Anſchluß an die Nordbahn überſteigen wird und den Werth des Unternehmens der Oberſchleſiſchen Bahn ſehr erheblich ſteigern muß. Es iſt nicht zu verkennen, welche Vortheile für die Oberſchleſiſche Bahn aus der Endverbindung, ſtatt mit Oswienczin, einem ſchlechten Dorfe an der projektirten Nordbahn, mit Krakau erwachſen müſſen, einer der bedeutendſten Handelsplätze, mit welchem Breslau in direktem Verkehr ſteht. Krakau, bei einer Anzahl von 40000 Einwohnern, iſt ganz allein auf den Handel angewieſen und konzentrirt zugleich den Kolonial- und Manufaktur-Waarenhandel nach Lemberg, Brody und Jaſſy, und den Produktenhandel eines großen Theils des Königreichs Polen und Galiziens, des noch unberechenbaren Vortheils nicht zu gedenken, daß die Oberſchleſiſche, Warſchauer und Krakauer Bahn nothwendig an der preußiſchen Grenze ſich durchſchneiden müſſen.

15. Wilhelmsbahn.

(Koſel-Oderberg.)

a. Geſchichte dieſer Bahn.

Die Nothwendigkeit einer Verbindung der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn mit der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn und die Wichtigkeit der dadurch zum Schluß zu bringenden Eiſenbahnlinie zwiſchen Stettin und Trieſt oder der Oſtſee mit dem adriatiſchen Meere iſt von jeher und überall anerkannt worden. — Nur anderweitig überwiegende Gründe, ſo wie die Vorausſetzung, daß die Ferdinands-Nordbahn bis Bochnia fortgeführt würde, waren es, welche die Geſellſchaft für die Oberſchleſiſche Eiſenbahn veranlaßten, ihre Bahn über Gleiwitz nach Neu-Berun, Oswienczin gegenüber, zu führen. — Wenn nun der Anſchluß der Ferdinands-Nordbahn bei Neu-Berun noch zweifelhaft blieb, auch die Verbindung zwiſchen Wien und Breslau über Neu-Berun mit einem bedeutenden Umweg verknüpft geweſen wäre, ſo lag hierin eine Aufforderung zu dem Verſuche, eine kürzere und vielleicht früher zu erreichende Verbindung der gedachten Bahnen, dem Flußthale der Oder folgend, an der Landesgrenze bei Oderberg zu Stande zu bringen. —

Schon im Jahre 1840 trat in Ratibor ein Kreis geachteter Männer zuſammen, um zuerſt den Verſuch zu machen, die Oberſchleſiſche Geſellſchaft zu bewegen, daß von Oppeln über Koſel und Ratibor, mit vorzüglicher Berückſichtigung des linken Ufers, nach der Landesgrenze bei Oderberg gebaut werde, oder aber, wenn dies nicht zu erreichen wäre, durch Aktien-Zeichnung das noch erforderliche Kapital zu einem ſelbſtſtändigen Bau in dieſer Richtung aufzubringen. Dieſen Bemühungen gelang es wenigſtens, die Oberſchleſiſche Geſellſchaft dahin zu bewegen, daß ſie, die urſprüngliche Richtung aufgebend, den Zug von Oppeln nach Koſel, wiewohl leider, der Terrainverhältniſſe wegen, am rechten Oderufer wählte. Es blieb ſonach die Strecke von Koſel über Ratibor nach Oderberg noch zu bauen, deren Ausführung ſich obiger Verein zum Ziel ſetzte. Im Jahre 1840 wurden 150000 Thlr. gezeichnet und am 17. Januar 1841 wählte der Verein ein Komité, welches am 17. Juni deſſelben Jahres eine Aufforderung zu fernerer Subſkription erließ.

Das Unternehmen war zur damaligen Zeit beinahe vermeſſen, denn auch kein einziger Banquier nahm daran Theil, dagegen bedeutende Grundbeſitzer, geachtete Rechtskundige, tüchtige Kaufleute und ein Mann, deſſen zähe und unerſchütterliche Konſequenz nie einen Zweifel an die Möglichkeit des Gelingens aufkommen ließ, der Bürgermeiſter von Ratibor, Herr Schwarz. Mit vielfacher Ungunſt kämpfend, ſchritt gedachtes Komité ſo unermüdlich als langſam vorwärts, vollendete die gründlichen Vorarbeiten, unbekümmert, ob die nöthigen Fonds gezeichnet würden oder nicht, und brachte freiwillig, ohne Anſpruch auf Erſatz, jegliches Opfer an Zeit wie an Geld. Hatte es doch eine zweifache Garantie des endlichen Gelingens: die Ueberzeugung, daß die Staatsregierung die Dringlichkeit des Unternehmens erkennen müſſe, und das Vertrauen in den einſichtsvollen Patriotismus der geſammten Umgegend.

Beides hat denn auch in der That auf das Glänzendſte ſich bewährt. Mit der Uebernahme des Protektorats von Seiten des Prinzen von Preußen, wonach der frühere Name Koſel-Oderberg in Wilhelmsbahn umgeändert wurde, und mit dem Eintritte des Fürſten Lichnowsky in das Komité im Jahre 1843 begann eine neue Aera der Thätigkeit für daſſelbe.

Bis zum Monat Mai 1843 hatte ſich der Betrag der Zeichnungen nur auf 156000 Thlr. erhoben, und da auch Oeſterreichiſcher Seits noch nichts bezüglich des Weiterbaues von Leipnik verlautete, ſo war mit einiger Gewißheit nicht vorauszuſehen, ob dem Unternehmen von Seiten des Staats eine höhere Wichtigkeit würde beigemeſſen werden, weshalb dies zuerſt feſtzuſtellen war. Doch vorher glaubte man, ſich der nothwendigen Geldmittel für den Fall verſichern zu müſſen, daß der Staat die bis dahin übliche 3½ prozentige Zinsgarantie bewillige. Aus dieſer Anſicht entſtanden die bedingten Zeichnungen, die ſo bedeutenden Beifall fanden, daß in wenig Tagen weit größere Kapitalien zur Dispoſition geſtellt wurden, als erforderlich waren.

Mittlerweile kamen beinahe zur ſelben Zeit die Deputirten der oberſchleſiſchen Geſellſchaft von Berlin zurück und brachten die Genehmigung zum Bau über Koſel nach Neu-Berun mit. Die Staatskonzeſſion für die Strecke von Koſel nach Oderberg zu erlangen und hieran die für das Unternehmen möglichſt günſtigen Bedingungen zu knüpfen, war daher die nächſte Aufgabe des Komités. Der Fürſt Lichnowsky, in Gemeinſchaft des Bürgermeiſters Schwarz und noch eines Komité-Mitgliedes, begaben ſich deshalb nach Berlin und wußten das Unternehmen in ſolcher Bedeutſamkeit darzuſtellen, daß ihnen dort die Konzeſſion zum Bau unbedingt zugeſichert wurde, und auf den Fall, daß ſie den Anſchluß der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn an die Koſel-Oderberger Bahn beibrächten, wurden auch noch beſondere Begünſtigungen in Ausſicht geſtellt.

Das Komité ſetzte ſich hierauf mit der Direktion der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn in nähere Verbindung, und nach einer Präliminar-Konferenz mit dem Baron Rothſchild in Wittkowitz ward ein Komité-Mitglied nach Wien geſandt, um als Bevollmächtigter die Intereſſen der Koſel-Oderberger Eiſenbahn bei der General-Verſammlung der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn zu vertreten. In dieſer General-Verſammlung, die am 12. Dezember 1843 abgehalten wurde, ward beſchloſſen: „daß der Bau der Bahn von Leipnik über Weißkirchen und Oſtrau nach Oderberg, zum Anſchluſſe an die preußiſche Bahn daſelbſt, ſogleich in Angriff genommen und wo möglich bis Ende 1845 vollendet werden ſollte."

Hierauf eröffnete der Bevollmächtigte der Koſel-Oderberger Bahn, im Auftrage des Komités und auf Veranlaſſung eines Finanz-Miniſterial-Reſkriptes vom 16. November 1843, der Direktion der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn:

„daß die ganze Bahn von Koſel bis zur Landesgrenze bei Oderberg bis zum Schluſſe des Jahres 1845 fertig geſtellt werden ſollte, falls bis dahin der jenſeitige Bau zur Landesgrenze ebenfalls ausgeführt ſein würde."

Nach Rückkehr des Bevollmächtigten aus Wien wurde über das Reſultat ſeiner dortigen Verhandlungen in der Komité-Sitzung vom 15. Dezember 1843 an den Finanz-Miniſter berichtet, worauf ein Miniſterial-Reſkript vom 4. Januar 1844 als Antwort erging, in welchem empfohlen ward, baldigſt Deputirte mit ausreichender Inſtruktion und Vollmacht nach Berlin zu ſenden, damit wegen Ausführung der Bahn ein definitives Abkommen geſchloſſen, oder, wenn dieſes nicht zu Stande kommen ſollte, unverzüglich anderweitige Fürſorge getroffen werden könnte. Ferner eröffnete der Finanz-Miniſter, daß, da die Aktien der vom Staate bisher zu $3\frac{1}{2}$ Prozent garantirten Bahnen ſich gleich über Pari gehoben haben, eine Garantie zu dieſem Satze für die Bahn in keinem Falle gewährt werden würde, wonach die den Deputirten zu ertheilende Inſtruktion zu ermeſſen wäre. In Folge dieſes Miniſterial-Reſkripts begaben ſich die früheren drei Komité-Mitglieder nach Berlin, um ein endliches Reſultat der langen Beſtrebungen zu erreichen.

Aus den dortigen Unterhandlungen ergab ſich, daß der Staat der Eiſenbahn nur eine 3prozentige Zinſen-Garantie zuſichern wollte, daß ferner für die hierdurch nach der Kabinets-Ordre vom 22. Dezember 1843 verlorene unbedingte pupillariſche Depoſital-Fähigkeit kein Erſatz gegeben, und daß endlich das Unternehmen vor allen Seitenbahnen zu gleichem Anſchluſſe nicht geſchützt wurde. Hiergegen glaubten die Bevollmächtigten des Komités Einwendungen machen zu müſſen, weshalb ſie am 29. Januar eine Vorſtellung dem Könige einreichten. Als Erwiderung hierauf erhielt das Komité einen Kabinets-Befehl des Prinzen von Preußen vom 15. Februar, ein Reſkript des Juſtiz-Miniſters vom 16. Februar und ein anderes des Finanz-Miniſters vom 19. Februar, worin von Seiten des Königs ausnahmsweiſe die unbedingte pupillariſche Depoſitalfähigkeit für den Fall der Annahme der 3prozentigen Zinſen-Garantie gewährt und ferner eröffnet wurde, daß ein immerwährender Schutz gegen jede Bahnanlage in Oberſchleſien links der Oder, zum Anſchluß an die öſterreichiſchen Bahnen, nicht zugeſichert werden könne, daß es indeſſen zur Zeit nicht in der Abſicht liege, öſtlich von Mittelwalde eine ins Oeſterreichiſche führende Eiſenbahn (außer der oberſchleſiſchen) noch zu geſtatten; endlich könne bei der geſichert erſcheinenden Ausführung der Bahn nicht mehr als 3 Prozent Zinſen-Garantie bewilligt werden.

Dies war der Stand der Sache im Februar 1844; die Unterhandlungen, ſowohl mit der öſterreichiſchen Bahn als mit der preußiſchen Staatsbehörde, waren beendet, und da die Vollmachten des Komités nicht weiter reichten, ſo wurde zur weiteren Beſchlußfaſſung auf den 26. Februar 1844 eine General-Verſammlung ausgeſchrieben.

In derſelben hatten ſich zunächſt die Zeichner, welche nur unter der Bedingung einer drei- und ein halbprozentigen Zinſen-Garantie gezeichnet hatten, zu erklären, ob ſie, da der Staat dieſe nicht bewilligt, dennoch und zwar **unbedingt** Zeichner, reſp. Mitglieder der Geſellſchaft zu bleiben entſchloſſen wären, worauf **einſtimmige Bejahung** dieſer Frage folgte.

Die nach Löſung dieſer Prinzipal-Frage konſtituirte Geſellſchaft faßte nunmehr folgende Beſchlüſſe:

1) Die unter erſchwerenden Bedingungen zugeſicherte Garantie des Staats für 3 Prozent Zinſen wurde einſtimmig abgelehnt, und, da fernere Konzeſſionen nicht zu gewärtigen, der Bau ohne ſtaatliche Garantie vorgezogen.

2) Von den beiden Bahnlinien, welche in Vorſchlag waren und von denen die eine von dem Bahnhofe der Oberſchleſiſchen Bahn zu Kandrzin bei Koſel, auf der rechten Seite der Oder, zur öſterreichiſchen Grenze an dem Olſafluſſe unweit Oderberg geht, Ratibor in einer Entfernung von 800 Ruthen laſſend; die andere die Oder bei Ratibor überſchreitet und, dicht an der Stadt vorbei, am linken Oderufer aufwärts bis nach Oderberg läuft, wurde einſtimmig die letztere Richtung gewählt.

3) Die Ablehnung der Staats-Garantie, und in Folge deren der Theilnahme des Staates zu $\frac{1}{7}$ des Anlage-Kapitals, ſo wie die durch Annahme der Bahnlinie am linken Oderufer vermehrten Baukoſten, machten die Erhöhung des urſprünglich für die Linie am rechten Ufer veranſchlagten Anlage-Kapitals von 900000 Thlr. nöthig. Nach Mittheilung der von dem Spezial-Ingenieur der Oberſchleſiſchen Bahn, Lieutenant Hoffmann, entworfenen generellen Anſchläge fiel der einſtimmige Beſchluß dahin aus, das Anlage-Kapital auf 1,200000 Thlr. feſtzuſetzen.

4) Ueber die nach dem vorſtehenden Beſchluſſe noch erforderlichen 300000 Thaler wurde einſtimmig in der Art verfügt, daß ſie durch Ausgabe neuer Aktien gedeckt werden ſollen, bei welcher aber nur die ſchon angenommenen Geſellſchafts-Mitglieder, nach einem von dem Herrn Bürgermeiſter Schwarz entworfenen Plane, zugelaſſen werden, ſo daß alle Aktionäre nach Verhältniß ihrer bisherigen Zeichnung, jedoch mit vorzugsweiſer Begünſtigung der kleinen Zeichner, betheiligt werden.

5) Der von dem Komité vorgelegte Statutenentwurf wurde mit ſehr wenigen unerheblichen Abänderungen einſtimmig angenommen.

6) Wurden auf Grund des Statuts die Direktoren und der Ausſchuß gewählt.

Die Statuten und Anſchläge wurden dem Finanz-Miniſter eingeſchickt, worauf ein Reſkript deſſelben vom 24. April 1844 erfolgte, wonach die eingereichten Statuten nunmehr nach beendigten Erörterungen zwiſchen ſämmtlichen Miniſterien zur Allerhöchſten Konzeſſion und Beſtätigung vorgelegt werden ſollten. Ferner, daß das eingereichte Bauprojekt, und insbeſondere der Oderübergang bei Ratibor, genehmigt werde, in ſo fern nicht etwa die der Königl. Regierung übertragene, unverzüglich vorzunehmende örtliche Prüfung einzelne, auf das ganze Unternehmen jedoch wenig einflußreiche Modifikationen erforderlich machen ſollte. Daher werde denn auch die Königl. Regierung ohne weitere Rückfrage an das Miniſterium die Genehmigung zum Bau ertheilen.

Unterm 10. Mai 1844 erſchien hierauf die Allerhöchſte Beſtätigungs-Urkunde der Statuten, deren Inhalt folgender iſt:

„Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. Nachdem zum Zwecke der Erbauung und Benutzung einer Eiſenbahn, welche ſich in der Nähe von Koſel der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn anſchließen und über Ratibor nach der Landesgrenze bei Oderberg zum Anſchluſſe an die Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn führen ſoll, eine Geſellſchaft mit einem Grund-Kapitale von 1,200000 Thlr. gebildet worden iſt, wollen Wir zur Ausführung der gedachten Eiſenbahn unter der Bedingung:

1) daß dabei den im militäriſchen Intereſſe zu ſtellenden Anforderungen und Bedingungen genügt werden muß;

2) daß die Bahn, Falls der Bau der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn bis an die Landesgrenze bei Oderberg bis zum Schluſſe des Jahres 1845 ausgeführt wird, bis zu eben dieſem Zeitpunkte fertig zu ſtellen iſt; und

3) daß in Anſehung der Fahrten auf dieſer Bahn ſowohl die Genehmigung, als auch, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf anderen Bahnen zu ſichern, die Abänderung der Fahrpläne Unſerem Finanz-Miniſter vorbehalten bleibt,

hiermit Unſere landesherrliche Zuſtimmung ertheilen, indem Wir zugleich beſtimmen, daß die in dem Geſetze über die Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorſchriften, insbeſondere diejenigen über die Expropriation, auf das oben bezeichnete Unternehmen Anwendung finden ſollen.

Auch wollen Wir die vorerwähnte Geſellſchaft unter der Benennung: „Wilhelms-Bahn-Geſellſchaft" als eine Aktien-Geſellſchaft nach den Beſtimmungen des Geſetzes vom 9. November 1843 hierdurch beſtätigen, und die anliegenden, mittelſt gerichtlicher Verhandlung vom 26. Februar d. J. vereinbarten Statuten dieſer Geſellſchaft mit der Maaßgabe:

zu § 3, daß die Betheiligung bei anderen Eiſenbahn-Unternehmungen der Genehmigung Unſeres Finanz-Miniſters bedürfen, und hinſichtlich der Fahrpläne die oben feſtgeſetzte Bedingung zur Anwendung kommen ſoll;

zu §. 11, daß die Veräußerung und Vertheilung des Geſellſchafts-Vermögens erſt dann, wenn der Beſchluß wegen Auflöſung der Geſellſchaft die Genehmigung des Staates erhalten hat, erfolgen darf;

zu §. 15, daß die Befreiung der urſprünglichen Aktionäre von der Verpflichtung zu ferneren Einzahlungen nach Einzahlung von 40 Prozent des Aktien-Kapitals nicht ohne Weiteres eintreten ſoll, ſondern hierüber alsdann erſt von dem Direktorium Beſchluß zu faſſen iſt;

zu §. 48, daß den wirklichen oder ſtellvertretenden Mitgliedern des Direktoriums nicht geſtattet ſein ſoll, ſich auf Lieferungsverträge mit der Geſellſchaft einzulaſſen, oder bei ſolchen zu betheiligen,

in allen Punkten genehmigen.

Die gegenwärtige Konzeſſions- und Beſtätigungs-Urkunde ſoll, nebſt den Statuten, durch die Geſetz-Sammlung bekannt gemacht werden.

Gegeben zu Potsdam, den 10. Mai 1844.

(Gez.) Friedrich Wilhelm."

Die erſte Einzahlung von 15 Prozent geſchah in den Tagen vom 9. bis 15. Mai, die der zweiten vom 9. bis 16. Juli 1844.

Ueber die bis jetzt an der Bahn ausgeführten Arbeiten erwähnen wir das Nachſtehende:

In den Monaten März und April 1844 fanden alle thunlichen Vorbe-

reitungen zur Beſchaffung der erforderlichen Bauutenſilien Statt. Die größeren Grundbeſitzer geſtatteten in der freundlichſten Weiſe den Beginn des Baues auf ihren Ländereien, ſo daß, nächſt dem Wiederaufſuchen und Rektifiziren der Bahnlinie bei einzelnen Strecken, am 24. April deſſelben Jahres auf dem Gebiete des Fürſten von Lichnowsky in Krzizanowitz der erſte Spatenſtich geſchehen konnte. Mittlerweile wurden, während hier nach und nach mehrere Schachten antraten, auch in den Teichen bei Markowitz am 29. April und bei Tworkau am 10. Mai die Erdarbeiten begonnen. Gleichzeitig fing man in den letzten Tagen des April beim herzogl. Ratiborſchen Vorwerke Kempa, auf Babitzer Terrain, die Erdarbeiten durch zwei Schachte an, während, mit Ausſchluß des fürſtlich Hohenloheſchen Brzezer Terrains, die Bahnlinie in einer Länge von 1400 Ruthen und einer Breite von vorläufig 4 Ruthen auf Hohenloheſch-Sackenhoimer und Dzirgowitzer, herzogl. Ratiborer-Solarnia- und Nendza-Terrain durchgeholzt wurde. Daſſelbe geſchah in einem zum Krzizanowitzer Terrain gehörigen Eichwalde. Obwohl die Arbeit auf den genannten Punkten der vielen Zwiſchenſtrecken wegen, wo das Terrain noch nicht überlaſſen iſt, bei erſchwerter Beaufſichtigung und nur mit großer Mühwaltung fortgeführt werden konnte, ſo wurden doch, in gleichem Schritte mit Vermehrung der Arbeiterzahl und des Vorrathes an Geräthſchaften, auch bei Birawa, ſo wie auf der Strecke zwiſchen Solarnia und Ratiborer-Hammer die Erdarbeiten begonnen.

Auf der erſten Sektion, von Kandrzin bis Ratibor, ſind bis Ende Juni 1844 1) bei Birawa auf Sackenhoimer Gebiete in Angriff genommen: 1450 laufende Ruthen, von denen 650 vollendet ſind. Bewegt wurden hier 4000 Schachtruthen Erde. 2) Bei Kempa und Ratiborer-Hammer wurden 960 laufende Ruthen, von denen bereits 140 abgenommen ſind, und 3) bei Markowitz 190 Ruthen in Angriff genommen und dabei 3500 Schachtruthen Erde bewegt.

Auf der zweiten Sektion, von Ratibor bis Oderberg, ſind bei Krzizanowitz 860 Ruthen in Angriff und 260½ davon vollendet. Bewegt wurden hier bereits 5291 Schachtruthen.

Faßt man dieſe einzelnen Poſitionen zuſammen, ſo ergiebt ſich, daß 1050½ laufende Ruthen, oder mehr als eine halbe Meile des Erddammes geſchüttet und im Ganzen 3190 laufende Ruthen, mithin etwa ein und dreiviertel Meilen durch Erdſchüttung ſich in Arbeit befinden. Bewegt wurden im Ganzen 12791 Schachtruthen. Gegenwärtig (Ende Juni 1844) arbeiten 1193 Arbeiter unter 21 Schachtmeiſtern auf den vorbemerkten Bahnſtrecken. Zu berückſichtigen iſt beſonders, daß jene zum Theil vollendeten Erdarbeiten die ſchwierigſten auf der ganzen Bahn ſind, ſo daß für die Folgezeit ein bei weitem geſteigertes Reſultat unter Anwendung gleicher Arbeitskräfte gewärtigt werden muß.

Nächſt den Erdarbeiten ſind bei der Oderbrücke unweit Ratibor die nöthigen Vorbereitungen zum Beginn der Roſtarbeiten getroffen, und dieſelben auch bei den Brücken über die Birawka, Ruda und Rudka eingeleitet worden. — Wegen des Baues der Oderbrücke bei Oderberg ſchweben Unterhand-

lungen mit den dabei betheiligten Privatperſonen und den Kaiſerlich Oeſterreichiſchen Behörden. Die zu den Brücken erforderlichen Mauerziegeln, Klinkern und Bruchſteine ſind bereits ſämmtlich verdungen. Ein Gleiches gilt von den Bruchſteinen zu den Fundamenten der Bahnhofs-Gebäude, ſo wie von dem geſammten, zu den Bauwerken der Bahn erforderlichen Kalke; etwa 150 Schachtruthen Steine und 3000 Kubikfuß gelöſchten Kalkes ſind ſogar ſchon geliefert.

Wegen des ganzen Bedarfes an Eiſenſchienen iſt zur Hälfte mit engliſchen, zur Hälfte indeß mit inländiſchen Produzenten kontrahirt worden, und ſind Transporte von England bereits unterwegs. Eichene Querſchwellen ſind faſt auf Höhe des ganzen Bedarfs zum Preiſe von 14 bis 22½ Sgr. franco Bahn verdungen. — Vier Lokomotive leichterer Art, zum Preiſe von 11500 Thlr. das Stück, wurden bei Borſig in Berlin bereits beſtellt.

Nachdem das Statut der Wilhelmsbahn der Geſetzſammlung einverleibt worden iſt, ſoll nunmehr mit der Expropriation unverzüglich vorgeſchritten werden, wo eine gütliche Einigung nicht zu bewirken ſein wird. Namentlich ſteht dann zu erwarten, daß einzelne Beſitzer kleinerer Grundſtücke, beſonders in der Nähe von Ratibor, welche bisher einem vaterländiſchen Unternehmen ihre Mitwirkung verſagt haben, zur Ermäßigung ihrer überſpannten Forderungen genöthigt ſein werden. Die Projekte zu den Ratiborer Bahnhofs-Gebäuden, als Empfangshaus, Lokomotiv-, Wagen- und Güterſchuppen u. ſ. w. ſind bereits vollendet und liegen gegenwärtig dem Direktorium zur Beſchlußnahme vor.

b. Richtung und Länge der Bahn, ſo wie
c. Krümmungs-Verhältniſſe.

Da die Oberſchleſiſche Eiſenbahn bei Kandrzin das Flußthal der Oder verläßt, um ſich nach Gleiwitz zu wenden, ſo war hierdurch der Anknüpfungspunkt für den Anſchluß der Verbindungsbahn gegeben, während für den Anſchluß mit der Ferdinands-Nordbahn die Gegend bei Oderberg feſtzuhalten war. Unter Mitwirkung des Ober-Ingenieurs Roſenbaum von der Oberſchleſiſchen Bahn wurde die Trace für die Koſel-Oderberger Bahn feſtgeſtellt und durch den Regierungs-Kondukteur Sabinsky abgeſteckt.

Im Allgemeinen folgte dieſelbe der Richtung des Oderſtromes, und da ſie bei der Breite des Flußthals meiſt in der Niederung fortgeführt werden konnte, ſo ergab ſich hieraus für die Bahn der Vortheil günſtiger Steigungs-Verhältniſſe bei geringen Erdarbeiten.

Kandrzin liegt auf dem rechten, Ratibor auf dem linken, Oderberg aber wieder auf dem rechten Oderufer. Die große Wichtigkeit Ratibors für die Verkehrs- und Handelsverhältniſſe dieſer Gegend von Oberſchleſien machten es ſehr wünſchenswerth, die Stadt ſelbſt zu berühren; auch beginnt hier die Oder ſchiffbar zu werden, und deshalb mußte es ebenfalls wichtig ſein, die Land- und Waſſerſtraße in möglichſt nahe Berührung zu bringen, um nach Umſtänden von einer auf die andere übergehen zu können. Sollte dies jedoch geſchehen, ſo mußte bei Ratibor für die Eiſenbahn ein Uferwechſel Statt fin-

den, welcher ſich bei Oderberg wiederholte. Aber nicht allein das Bedürfniß, Ratibor und die hier ſchiffbar werdende Oder in direkte Verbindung mit der Eiſenbahn zu bringen, ſprachen für dieſes Projekt, ſondern auch der Umſtand, daß der Anſchluß auf dem rechten Oderufer wegen der Ueberſchreitung des Inundationsthales der Olſa, etwa 200 Ruthen oberhalb ihrer Einmündung in die Oder, erhebliche Schwierigkeiten verurſacht. Allerdings fiel die Behebung derſelben nicht ſowohl der in Rede ſtehenden Koſel-Oderberger Bahn, als vielmehr der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn zur Laſt; dieſe Schwierigkeiten und die Würdigung derſelben ſchienen es aber auch zu ſein, welche jene Geſellſchaft zu dem Verlangen veranlaßte, daß bei Ratibor über die Oder gegangen und die Bahn auf dem linken Oderufer gegen Oderberg geführt werde.

Die Oder wie die Olſa, bei ihrer Vereinigung noch beide den Karakter von Gebirgswäſſern führend, erleiden eine öftere und bedeutende Anſchwellung, die in ihrer Wechſelwirkung am Vereinigungspunkte leider oft bedeutende Ueberfluthungen erzeugen. Mit dieſen Uebelſtänden würde die Ferdinands-Nordbahn auf der Strecke zwiſchen der Olſa bis oberhalb Oderberg zu kämpfen haben, und es war kaum vorauszuſetzen, daß dieſelbe auf einen Anſchluß an dieſem Punkte, wenn er ihr von der Koſel-Oderberger Geſellſchaft zugemuthet werden ſollte, eingehen würde.

Die Koſten des Oder-Ueberganges bei Oderberg, ſo weit dieſelben der Geſellſchaft für die Koſel-Oderberger Bahn zur Laſt fielen, waren wenig bedeutender als die des Ueberganges über die Olſa, und die Verlängerung der Bahn um 1150 Ruthen, oder etwas über eine halbe Meile, welche dieſelbe erfuhr, wenn der Anſchluß ſelbſt bei Oderberg erfolgte, war ebenfalls nicht in Betracht zu ziehen, da dafür durch ein höheres Fahr- und Transportgeld Entſchädigung gewährt, der Weg zwiſchen Wien und Breslau aber nicht verlängert wurde. Es blieben daher nur noch die durch den Oder-Uebergang bei Ratibor entſtehenden Mehrkoſten zu rechtfertigen, was einerſeits durch den ſchon oben angedeuteten Vortheil der unmittelbaren Berührung der Stadt und die zu bewirkende, ebenfalls unmittelbare Verbindung der beiden Haupt-Transportmittel, der Eiſenbahn und der Waſſerſtraße, geſchehen iſt, andererſeits durch das nicht eines berückſichtigungswerthen Grundes entbehrende Verlangen der Direktion der Ferdinands-Nordbahn motivirt wird. —

Gleichwohl haben ſich die von dem Komité der Koſel-Oderberger Bahn angeordneten Vorarbeiten nicht blos auf die Veranſchlagung einer der beiden angedeuteten Linien bezogen, ſondern es ſind beide vollſtändig nivellirt worden.

Hinter dem Dorfe Kandrzin zweigt ſich die Koſel-Oderberger Bahn von der Oberſchleſiſchen ab, durchſchneidet, Alt-Koſel rechts laſſend, einen Theil der Schlawentziƺer Haide, überſchreitet die Birawka, geht zwiſchen den Ortſchaften Birawa und Sackenhoim durch bis dicht an das Dorf Solarnia heran. Sich hier rechts wendend, durchſchneidet dieſelbe die herzoglich Ratiborer Forſt und überſchreitet dicht unter dem Dorfe Ratiborer-Hammer die Buda, ſo wie den von dieſem Bache abgeleiteten Mühlgraben. Hierauf geht dieſelbe, einen anderen kleinen Theil der herzoglich Ratiborer Forſten durchſchneidend, zwiſchen den Ortſchaften Nendza und Schichowiƺ hindurch, bis an das Dorf

Babitz heran, und, ſich hier brechend, nach dem unteren Ende des Dorfes Markowitz, einen Theil des großen Markowitzer Teiches abſchneidend. Die abgeſteckte und nivellirte Linie verlängert ſich hier noch etwa bis 100 Ruthen vor deren Uebergang über die von Ratibor nach Rybnik führende Chauſſee, wo ſich die auf das linke Oderufer übergehende Linie mit einem Viertelskreiſe abzweigt, oberhalb des Dorfes Oſtrog die Oder paſſirt und ſich nunmehr mit einer ziemlich ſcharfen Krümmung wiederum links wendet, den ſogenannten Doktordamm nur eben berührend. Von hier aus folgt ſie, der Hauptſache nach, dem Laufe der Oder, wendet ſich unterhalb des Dorfes Sudoll ein Weniges links, ſchneidet ein kurzes Stück des Pſinna-Grabens ab, welcher jedoch rechts der Bahn verlegt werden ſoll, und überſchreitet unterhalb Benkowitz den Pſinna-Bach, geht weiter hin durch einen kleinen Theil der Tworkauer Teiche und hält ſich von hier ab fortwährend an dem Höhenrande längs des Oderthales. Krzizanowitz rechts laſſend, erreicht ſie mit einer ſcharfen Biegung nach links das untere Ende des Dorfes Roſchkau, wo der Abbau zweier unbedeutenden Gebäude von Bindwerk nöthig wird; vor dem Dorfe Zabekkau wendet ſich die Bahn noch einmal rechts und überſchreitet unterhalb Oderberg die Oder ziemlich normal. Der Uebergang würde ſich durch Abſchneidung der daſelbſt befindlichen Serpentine mittelſt eines Durchſtichs weſentlich verbeſſern und dabei der Vortheil erreichen laſſen, die Haupt-Oderbrücke vor Vollendung des Baues im Trocknen zu bauen.

Die auf dem rechten Oderufer abgeſteckte und nivellirte Linie behält die von Markowitz angenommene Richtung bis kurz vor dem Dorfe Brzezin bei, wendet ſich jedoch um den dort befindlichen Teich ziemlich ſcharf links, die Richtung nach dem Vorwerk Papprotnik einſchlagend, welches dieſelbe, durch eine kleine Biegung nach rechts vermeidend, links liegen läßt. Sie wendet ſich hierauf wieder mehr rechts, durchſchneidet die Teiche unterhalb Grabowka, geht links vom Vorwerke Klicont vorbei, wendet ſich hierauf abermals etwas rechts, die Bluſchizauer Teiche durchſchneidend, wirft ſich hierauf nochmals etwas links, und einen Theil des großen Groß-Gorczitzer Teiches abſchneidend, erreicht ſie endlich das Ufer der Olſa oberhalb des Dorfes Olſau.

Gegen die Führung der beiden Linien iſt durchaus nichts einzuwenden, da es eben ſo ſehr vermieden worden iſt, tief in das Inundationsthal hinabzuſteigen und ſich dadurch der Ueberfluthung der Bahn auszuſetzen oder eine kaum zuläſſige erhebliche Verengerung des Inundationsthales herbeizuführen, als andererſeits weit in die hohen Thalränder einzuſchneiden.

Die beiden Linien oberhalb Markowitz unterſcheiden ſich dadurch, daß die auf dem linken Oderufer mehr ihre Direktion beibehält, dagegen bei Krzizanowitz, wo die Oder an den rechtſeitigen Thalrand ſcharf herantritt, einige erhebliche Erdarbeiten erheiſcht, wogegen die Linie des rechten Oderufers öfters genöthigt iſt, ihre Richtung zu ändern und viele Teichländereien durchſchneidet, welche zum großen Theil auch bewäſſert werden. — Eben ſo hält ſie ſich mehr im Inundationsthale und erheiſcht daher auf dem größten Theile ihrer Länge eine fortwährende Aufdämmung, für welche der Boden aus dem

Seitenterrain entnommen und zum Theil der Teiche wegen ziemlich weit trans-portirt werden muß.

Von der Linie, welche ſich nach dem linken Oderufer wendet und die im Ganzen, von Kandrzin bis an die Oder, bei Oderberg eine Länge von 14150 Ru-then hat, ſind 11280 Ruthen gerade und 2870 Ruthen liegen in Kurven, deren im Ganzen 11 vorkommen. Davon iſt eine bei dem Bahnhofe zu Ratibor mit 250 Ruthen, ſieben mit 500 und drei mit 1000 Ruthen Halbmeſſer beſchrie-ben. Der kleine Radius für die Kurve am Bahnhofe zu Ratibor iſt des-halb ohne Nachtheil, da hier doch langſam gefahren werden muß.

Auf der Linie, welche auf dem rechten Ufer verbleibt, von im Ganzen 13000 Ruthen Länge, ſind 10680 Ruthen gerade und 2320 Ruthen liegen in Kurven. Es kommen davon ebenfalls 11 vor, wovon drei mit 1000 Ruthen, ſieben mit 500 Ruthen und eine mit 300 Ruthen Radius beſchrieben ſind. Die letztere liegt beim Vorwerke Brzezin und iſt 310 Ruthen lang.

Wie ſchon in dem geſchichtlichen Theile der Bahn erwähnt iſt, ſo wurde in der General-Verſammlung vom 26. Februar 1844 der Beſchluß gefaßt, daß die Linie auf dem linken Ufer der Oder ausgeführt wird. Es dürfte jedoch in der vorhin angegebenen Richtung, nach dem Urtheile des Spezial-Inge-nieurs der Oberſchleſiſchen Bahn, Lieut. Hoffmann, eine Veränderung des Oder-Ueberganges bei Ratibor aus mehreren Gründen eintreten. Bei ſehr hohen Waſſerſtänden der Oder bildet ſich eine Hauptſtrömung des Fluthwaſ-ſers längs des ziemlich ſteil abfallenden rechtſeitigen Thalrandes, während das Dorf Oſtrog und das nächſt gelegene Terrain ganz und letzteres zum großen Theil waſſerfrei liegt. Die Richtung dieſer Fluthſtrömung geht ziemlich nor-mal auf die von Ratibor nach Rybnik führende Straße und daher tangen-tional auf den Bogen, welchen die Eiſenbahn hier nach der Stadt Ratibor hin macht. Es erwächſt hieraus eine ſehr große Schwierigkeit für die An-lage der Fluthbrücken, da dieſe ſeitwärts der Statt findenden Strömung zu liegen kommen, weshalb anzunehmen iſt, daß das Fluthwaſſer, zwiſchen dem Eiſenbahndamme und dem höheren Thalrande eingeklemmt, ſich bedeutend auf-ſtauen wird, ehe es durch die im Eiſenbahndamm zu erbauenden Fluthbrücken Abzug gewinnt.

Außerdem berührt die abgeſteckte und nivellirte Linie auf dem linken Ufer nur eben den Schutzdamm gegen die Oder und entfernt ſich ſodann wieder von der Stadt. Es fehlt hierbei durchaus an einem geeigneten Platze für den Bahnhof, da der Raum zwiſchen dem Schutzdamme und dem Oderufer für eine derartige Anlage ſehr beſchränkt, der Inundation ſehr ausgeſetzt iſt und jedes Zufuhrweges von der Stadt aus entbehrt, das Terrain auf der Landſeite des Schutzdammes aber ſehr tief liegt und ſich erſt gegen die Stadt hin erhebt.

Die mehrerwähnte Fluthſtrömung am rechtsſeitigen Thalrande wendet ſich jedoch in der Nähe des Markowitzer Teiches ſcharf links, parallel mit der Rich-tung des Teichdammes, das Dorf Oſtrog aber iſt in der Mitte ſeiner Länge ziemlich weitſchichtig gebaut, ſo daß es möglich ſein würde, mit Hinwegräu-

mung von einem, höchſtens zwei elenden Bindwerks-Häuſern, die Eiſenbahn durchzuführen.

Der Lieutenant Hoffmann glaubt daher dieſe Trace durch das Dorf Oſtrog für den Oder-Uebergang in Vorſchlag bringen zu müſſen, da hierdurch die oben erwähnten weſentlichen Nachtheile beſeitigt werden. Dieſe neue Linie durchſchneidet, nachdem ſie den Markowitzer Teich verlaſſen hat, die Fluthſtrömung, ſo wie die Oder, in faſt ganz normaler Richtung, geht bis dicht an die Stadt Ratibor heran, wo ſich eine ſehr vortheilhafte Gelegenheit zur Anlage des Bahnhofes darbietet, welcher in nahe, faſt unmittelbare Verbindung mit der Stadt tritt.

Der Radius für die Kurve kann größer gewählt werden, die Doppelkurve wird vermieden, die Länge der Bahn abgekürzt, an der Länge der Fluthbrücke wird geſpart, und die Höhe des Dammes in der Nähe vom Markowitzer Teiche verringert werden können, weil bei der zweckmäßigen Abführung der Fluthwäſſer weniger ein Aufſtau des Waſſers zu beſorgen iſt.

Dieſer angeführten Vortheile wegen wird die Ausführung dieſer Linie wohl erfolgen, da zu erwarten ſteht, daß die Königl. Regierung bei der vorzunehmenden örtlichen Prüfung ſich ebenfalls dafür entſcheiden wird.

d. Steigungs-Verhältniſſe.

Die Steigungs-Verhältniſſe beider Bahntracen ſind als ſehr günſtig anzuſehen. Die größte vorkommende Steigung beträgt **1 : 300** und die Länge einer ſo ſteilen Anſteigung nur **450** Ruthen.

Auf dem erſten, beiden Linien gemeinſchaftlichen Theile der Bahn müſſen **45¼** Fuß errungene Steigung aufgegeben werden, auf der Fortſetzung nach und auf dem linken Ufer **10½** Fuß, auf der Fortſetzung längs dem rechten Oderufer **11** Fuß.

e. Veranſchlagte Anlagekoſten.

Die Geſammtkoſten für die bei Ratibor über die Oder gehende Linie von **14150** Ruthen oder etwa **7** Meilen Länge betragen **169500** Thlr.; diejenigen der auf dem rechten Ufer verbleibenden **993100** Thlr., bei einer Länge von **13000** Ruthen oder etwa **6½** Meilen. Es kommt hiernach die Meile auf erſterer Trace auf etwa **165300** Thlr., auf letzterer auf **152785** Thlr. zu ſtehen.

Die gewählte Linie wird daher, wenn man den durch ihre größere Länge erforderlichen Mehraufwand, welcher durch den Ertrag eines dafür höher zu ſtellenden Fahrgeldes gedeckt wird, berückſichtigt, etwa **92400** Thlr. mehr als die andere Linie koſten.

Die Veranſchlagung der Erdarbeiten beider Bahnlinien iſt ſpeziell angefertigt, und ſind hierbei die Erfahrungen benutzt worden, welche die Ausführung der Arbeiten an der Oberſchleſiſchen Bahn an die Hand gegeben hat. Die allerdings nicht unerheblichen Brückenbauten haben nur geſchätzt werden können, jedoch gaben dafür die ähnlichen, mitunter ſelbſt in den Maaßen ganz übereinſtimmenden Bauausführungen der Oberſchleſiſchen Bahn an der

und ſolideſten Unternehmungen der Art damals das erforderliche Vertrauen. Während z. B. die Stadt Stettin mit 100000 Thlr. zutrat, wurde ein ähnlicher Antrag von den Stadtverordneten Berlin's (welches mindeſtens gleiche Vortheile von der Eiſenbahn hat) faſt einſtimmig verworfen. — So kam es denn, daß der am 3. Oktober 1839 abgehaltenen General-Verſammlung angezeigt werden mußte, es ſei bis dahin etwa nur 1 Million gezeichnet.

In dieſer General-Verſammlung hielt auch der erſte Baumeiſter, Neuhaus, einen ausführlichen Vortrag über das Bahnprojekt. —

Das Komité wendete ſich nun an den derzeit verſammelten Altpommerſchen Kommunal-Landtag mit dem Antrage, dieſes Eiſenbahn-Unternehmen zu einer Angelegenheit der Provinz zu erheben und demſelben die materielle und moraliſche Unterſtützung derſelben zu gewähren. — Der Landtag entſprach mit wahrem regen Sinne für Gemeinwohl dieſem Anſuchen, indem derſelbe mittelſt einſtimmigen Beſchluſſes vom 12. Dezember 1839 (mit der Königl. Genehmigung verſehen vom 3. Februar 1840) eine Zinſen-Garantie von 4 Proz. auf 6 Jahre nach vollendetem Baue der ganzen Bahn (die Zinſen für die Zeit des Baues ſind in der veranſchlagten Bedarfsſumme mitbegriffen) von Seiten der Provinz für die noch an der veranſchlagten Bedarfsſumme von 2,724000 Thlr. fehlenden Aktien übernahm. — Dieſes und eine neue Betheiligung der Stadt Stettin bei dem Unternehmen, zum Betrage von 500000 Thaler *), vervollſtändigte das erforderliche Kapital, weshalb in der am 13. bis 15. Juni 1840 gehaltenen General-Verſammlung die Anzeige gemacht werden konnte, daß

die alten Zeichnungen, ohne Garantie der Stände,	1,051250 Thlr.,
die neuen Zeichnungen, mit Garantie derſelben,	1,680000 „
zuſammen	2,731250 Thlr.

betragen.

Bei dieſer Summe ſind intereſſirt:

Berlin mit	720100 Thlr.
Stettin mit	1,203900 „
die Provinz Pommern mit	442650 „
verſchiedene andere Orte und Gegenden mit	364600 „

Man beſchloß einſtimmig, daß der Bau der Bahn ohne möglichſten Verzug vor ſich gehen und das erwählte Direktorium beauftragt werden ſolle, zu dem Behufe den erſten Einſchuß von 10 Prozent in der kürzeſten Friſt einzuziehen.

In derſelben Verſammlung wurde das Statut berathen und der Bauplan und Anſchlag — nach welchem die Bauſumme, inkl. 200000 Thlr. für

*) Die Stadt Stettin lieh vom Staatsſchatze 450000 Thlr. und zahlte dieſe Summe an die Eiſenbahnkaſſe, Namens einer Anzahl Aktionäre, welche bereits 10 Prozent (alſo 50000 Thlr.) eingeſchoſſen hatten. — Dieſe ſtellten zur Sicherheit der Stadt derſelben Wechſel, — zahlbar reſp. am 2. Januar, 2. Juli, 1846, und 2. Januar 1847, — über den Betrag ihres Darlehns aus, und verpfändeten noch ſpeziell ihre Eiſenbahn-Aktien. Unter gewiſſen Bedingungen iſt auch frühere Kündigung zuläſſig. — Eine eben ſo eigenthümliche als ſinnreiche Aushülfe! —

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Wie ſchon erwähnt, ſoll das Terrain für einen Dammkörper von 26 Fuß Kronenbreite erworben, dagegen dieſer nur auf eine Kronenbreite von 15 Fuß hergeſtellt werden. Die Seiten des Dammes wie der Einſchnitte werden anderthalbfüßig abgeböſcht und die letzteren außer mit einem 2 Fuß breiten Grabenbankett noch auf zu 6 Fuß Höhe mit einem anderthalb Fuß breiten Bankette verſehen. In den Einſchnitten und da, wo die Bahn ſich nicht mindeſtens 2 bis 3 Fuß über das anliegende Terrain erhebt, werden zu beiden Seiten der Bahn 2 Fuß in der Sohle breite Gräben angelegt, deren Sohle mindeſtens 2 Fuß unter der Krone des Dammes liegt. Bei größerer Dammhöhe kommen nur dann Gräben vor, wenn es die Abführung des Waſſers längs der Bahn erfordert.

Das Geleiſe ſoll 4 Fuß 8½ Zoll Engliſch oder 4 Fuß 6¾ Zoll Preußiſch im Lichten haben, alſo der im Preußiſchen allgemein eingeführten Spurweite entſprechen. Die Krone des Planums erhält eine ſehr ſtarke Wölbung zur raſchen Ableitung des Regenwaſſers.

Die Ausführung des Oberbaues iſt in derſelben Art und Weiſe angenommen worden, die bei der Oberſchleſiſchen Bahn eingeführt iſt und insbeſondere bei deren Fortſetzung jenſeits Oppeln beobachtet wird. Die eichenen, 8 Fuß langen, 12—14 Zoll breiten und 6—7 Zoll ſtarken Schwellen liegen auf einer 6—8 Zoll ſtarken feſtgeſtampften Unterbettung von geſiebtem Kies. Die Schienen erhalten die ſogenannte Vignoles'ſche Form und eine Schwere von 18 Pfund pro Fuß. Die Schwellen liegen 3 Fuß von Mitte zu Mitte entfernt, und werden die Schienen durch Hackennägel auf ihnen befeſtigt. Unter die Stöße kommen beſondere Unterlagsplatten von 5 Zoll Breite und 7 Zoll Länge zu liegen, durch welche 4 Hackennägel getrieben werden. Die Schienenenden ſtoßen nicht ſcharf an einander, ſondern es wird durch Einlagen von Schuſterſpan ein Zwiſchenraum für deren Ausdehnung bei Temperaturwechſel gebildet.

Aus dem Umſtande, daß die Bahn ſich längs des Oderſtromes im Flußthale fortbewegt, folgt natürlich, daß eine große Menge kleiner Gräben und Flüßchen, welche ſich in die Oder ergießen, überbrückt werden müſſen. Die im Anſchlage für desfallſige Bauwerke angenommenen Weiten werden hoffentlich überall als genügend befunden werden, und ſind dieſelben nach weiter ober- und unterhalb liegenden Bauwerken beſtimmt worden. Größere Brükken kommen vor: über die Birawka, über die Ruda und den zugehörigen Werkgraben und über die Pſinna auf dem linken Oderufer. Der Pſinnagraben, welcher das Waſſer zum Betriebe von Mühlen nach Ratibor führt, muß verlegt werden, um eine doppelte und ſchräge Ueberbrückung deſſelben zu vermeiden.

Schon unter Richtung der Bahn wurde darauf hingedeutet, daß bei der Art, wie der Uebergang bei Ratibor nach der nivellirten Trace bewirkt wird, eine Anſtauung des Fluthwaſſers zu beſorgen ſteht, und deshalb wurde im Projekt die Dammkrone durch das Inundationsthal der Oder bei Ratibor

mermehr durch Emiſſion dieſer Obligationen an der Börſe zu erzielen geweſen wäre. —

In der am 26. Mai 1842 gehaltenen General-Verſammlung ſtellte es ſich nach Vortrag des Jahresberichts des Verwaltungsraths und des Direktoriums heraus, daß zur Vollendung der Bahn, außer den vorigen, durch Anleihe beſchafften 500000 Thlr. noch circa 300000 Thlr. erforderlich waren. Die Veranlaſſung zu dieſen vermehrten Ausgaben lag größtentheils darin, daß ſich, wie die eröffnete Strecke bereits hinreichend darthat, eine weit ſtärkere Benutzung der Bahn erwarten ließ, als früher angenommen wurde, und daß eine andere weſentliche Ausgabe für den Bau der Futtermauer nebſt Brücke am Bahnhofe zu Stettin früher gar nicht veranſchlagt war, da das Projekt erſt ſeitdem entſtanden und in ſeinem ganzen Umfange ſelbſt im vorjährigen Anſchlage nicht überſehen werden konnte. Die Verſammlung bewilligte deshalb dieſe erforderlichen Geldmittel, und überließ die zweckmäßigſte Beſchaffung derſelben dem Direktorium und dem Verwaltungsrath. —

Zugleich wurde in dieſer General-Verſammlung mit einer Majorität von 258 Stimmen der wichtige Beſchluß gefaßt, die Berlin-Stettiner Bahn bis Stargard von Stettin aus fortzuführen*).

Die Beſchaffung der Geldmittel ſollte in der Art geſchehen, daß mit Einſchluß obiger 300000 Thlr. noch für alle Fälle anderthalb Millionen Thaler Aktien Littera A. ausgefertigt würden, die zum Nominalwerthe den Aktien-Inhabern bis zur Hälfte des Betrages ihrer Aktien überlaſſen werden ſollten, in ſo fern ſie davon Gebrauch machen wollten. Der Reſt der Aktien aber, wenn und in ſofern ſolcher zum Bau noch erforderlich wäre, ſollte der Direktion zur Verwerthung in der für die Geſellſchaft vortheilhafteſten Weiſe überwieſen werden.

Ende Juli 1843 war die Berlin-Stettiner Bahn ſo weit hergeſtellt, daß ſchon Probefahrten von Angermünde aus Statt fanden und die ganze Strecke am 15. Auguſt dem Verkehre freigegeben werden konnte. —

Unterm 26. Januar 1844 erfolgte die Beſtätigungsurkunde des Nachtrages zu den Statuten wegen Erhöhung des urſprünglich zu 2,724000 Thlr. angenommenen Aktien-Kapitals um den Betrag von anderthalb Millionen Thaler, ſo wie wegen Anlage einer Zweigbahn von Stettin nach Stargard (Geſetzſammlung 1844 Nr. 2426).

In der am 30. Mai 1844 gehaltenen General-Verſammlung wurde von dem Verwaltungsrath und dem Direktorium gemeinſchaftlich der Vorſchlag gemacht: zur Ablöſung der nach dem Beſchluſſe der General-Verſammlung vom 26. Mai 1842 beſchafften und vom Staate gegen Ausſtellung von 2500 Stück Obligationen à 200 Thlr. angeliehenen 500000 Thlr. eine gleiche Summe in Aktien zu kreiren, um das aus dem Verkauf derſelben zu erzielende Agio dem Geſammtvermögen der Geſellſchaft einzuverleiben, mit der Maaßgabe jedoch, daß die Emittirung und der Verkauf derſelben erſt nach erfolgter Konzeſſion

---

*) Das Nähere hierüber unter Stettin-Stargarder Bahn.

des Staates und ſucceſſive erfolgen ſolle, ſo daß ein irgend nachtheiliger Einfluß auf den Kours der Aktien nicht herbeigeführt werde.

Dieſer Vorſchlag wurde mit 168 bejahenden gegen 74 verneinende Stimmen von der Verſammlung genehmigt und dadurch das geſammte Stamm-Aktien-Kapital auf die Summe von 4,724000 Thlr. erhöht.

Noch ein weſentlicher Berathungsgegenſtand dieſer Verſammlung war der neue revidirte Statuten-Entwurf, aus dem wir folgende Punkte als die wichtigſten hervorheben:

1) den vorbehaltenen Zwecken der Geſellſchaft iſt die Weiterführung der Bahn und die Anlegung oder Unterſtützung von chauſſirten zu derſelben führenden Wegen hinzugefügt worden;
2) der Fonds der Geſellſchaft iſt, der gegenwärtigen finanziellen Lage entſprechend, auf 4,224000 Thlr. angegeben worden; jedoch
3) als Zuſatz die Beſtimmung aufgenommen, nach dem Beſchluſſe des Direktoriums und des Verwaltungsraths das Aktien-Kapital um eine halbe Million erhöhen zu dürfen, um damit das von der Geſellſchaft nach dem Allerhöchſten Privilegium vom 13. Februar 1843 aufgenommene Anlehen zu tilgen;
4) die temporär während der Zeit der Raten-Einzahlung nur Bedeutung beſitzenden Beſtimmungen des alten Statuts, und was ſonſt damit im Zuſammenhange ſtand, ſind fortgelaſſen worden;
5) bei einem Reinertrage der Bahn von über 6 Prozent ſollen von dem Ueberſchuſſe über 6 Prozent bis 20 Prozent in den Reſervefonds für unerwartete Einnahme-Ausfälle, Verbeſſerungen und außergewöhnliche Ausgaben gelegt werden dürfen; indeſſen bleibt es den Beſchlüſſen der General-Verſammlung vorbehalten, auch in einzelnen Fällen oder auf beſondere Veranlaſſung einen noch höheren Beitrag von dem 6, oder ſelbſt auch ſchon einen Beitrag von dem 4 Prozent überſteigenden Gewinne zu dem Reſervefonds feſtzuſetzen;
6) die Zahl der 5 ordentlichen und 3 ſtellvertretenden Mitglieder des Direktoriums iſt auf 6 ordentliche, und diejenige der 12 ordentlichen und 4 ſtellvertretenden Mitglieder des Verwaltungsraths auf 15 ordentliche beſchränkt worden;
7) bei der Wahl der Mitglieder des Direktoriums und des Verwaltungsraths durch die General-Verſammlung ſollen neben den bejahenden auch die verneinenden Stimmen berückſichtigt und mithin die Stimmen-Majorität durch einen Dezimalbruch ausgedrückt werden;
8) die nach beendeter dreijähriger Dienſtzeit austretenden Mitglieder beider Vorſtände der Geſellſchaft ſollen ſogleich wieder wählbar ſein;
9) wenn, ihrer Anciennetät zufolge, mehr als ein Drittheil der Mitglieder des Direktoriums oder des Verwaltungsraths in einer und derſelben General-Verſammlung ausſcheiden müßte, ſo ſoll dieſer das Recht vorbehalten bleiben, die Dienſtzeit der das Drittheil Ueberſchreitenden um ein ferneres Jahr verlängern zu dürfen;
10) ſind nicht ſämmtliche ſechs Stellen im Direktorium beſetzt, ſo wählt

Dieſe Uebergänge werden eben ſo ausgeführt, wie dies bei der Oberſchleſiſchen Bahn der Fall iſt. Die eichenen Schutzſchwellen werden nämlich in die Unterlagsſchwellen eingekämmt und mit Eiſen beſchlagen. Der Raum zwiſchen denſelben, ſo wie auch auf den äußern Seiten derſelben, wird nach Umſtänden mehr oder weniger abgepflaſtert. Schub-Barrièren ſchließen auf beiden Seiten den Uebergang, und die Böſchungen der zu den Uebergängen führenden Rampen werden mit Verzäunungen verſehen.

Die nöthigen Telegraphen ſind zweiarmig mit Körben und Laternen für die Nachtſignale.

Der Hauptbahnhof befindet ſich zu Ratibor, und unter Vorausſetzung eines ſelbſtſtändigen Betriebes ſind daſelbſt nachſtehende bauliche Einrichtungen angenommen worden:

1) Ein Empfangshaus nebſt Dienſtwohnungen für den Inſpektor und zwei Beamten;
2) ein Direktorial-Gebäude, enthaltend eine Wohnung für den Ingenieur (zugleich Betriebs-Direktor), die Hauptkaſſe, die Büreaus und das Seſſionszimmer der Direktion;
3) ein Lokomotivſchuppen für 6 Lokomotive, mit Schmiede, Waſſer-Station und Wohnung des Maſchinenmeiſters;
4) ein Wagenſchuppen für 12 Wagen;
5) ein Güterſchuppen;
6) eine Drehſcheibe und das ſonſt zu einem dergleichen Etabliſſement Erforderliche.

Sollte eine direkte Verbindung des Bahnhofes mit der Oder zum Umladen der Güter auf die Stromfahrzeuge, wie wahrſcheinlich, als wünſchenswerth erſcheinen, ſo kann dies dadurch erreicht werden, daß bis an die Oderbrücke ein Stück Doppelbahn gelegt wird, um die Transportwagen heranzuſchieben.

Da die Entfernung des Bahnhofes zu Ratibor bis Kandrzin über vier Meilen beträgt, ſo wird auf dieſer Strecke die Etablirung einer Waſſerſtation nöthig, und ſcheint hierzu Ratiborer-Hammer der geeignetſte Ort, um ſo mehr, als der Ort jetzt ſchon, wegen des Hammerwerks, der Brettmühle, der Oberförſterei u. ſ. w., einen mehr als gewöhnlichen Verkehr beſitzt. Es iſt daher hier ein Stück Doppelbahn nebſt Waſſerſtation und kleinem Stationsgebäude, in welchem zugleich der Beamte Wohnung findet, angenommen worden.

Auf dem Bahnhofe zu Kandrzin und zu Oderberg wird die zeitweilige Unterbringung einer Dampfmaſchine erforderlich, ſo wie an beiden Punkten die Aufſtellung von Wagen der Geſellſchaft nöthig wird. Deshalb wurde an beiden Orten die Erbauung von beſonderen Wagenſchuppen für 9 Wagen veranſchlagt, außerdem aber noch als Abfindungsſumme für die Mitbenutzung eines Lokomotiveſchuppens für 2 Maſchinen nebſt Waſſerſtation und Zubehör, ſo wie einer großen Drehſcheibe die Hälfte der dafür erforderlichen Baukoſten in Anſatz gebracht.

f. Betrieb.

Was den Betrieb auf der Koſel-Oderberger Bahn anbelangt, ſo wird derſelbe ſich nach dem Betriebe auf der Oberſchleſiſchen und Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn richten müſſen, da ihr die Löſung der Aufgabe obliegt, dieſe beiden Bahnen mit einander zu verbinden. Die Entfernung zwiſchen Wien und Breslau, etwa 54 Meilen, wird im Sommer in einem Tage zurückzulegen ſein, indem, wenn die Züge Morgens 6 Uhr an beiden Orten abgehen, ſie den Beſtimmungsort um 9 Uhr Abends bequem erreichen können. Zu der wechſelſeitigen Verbindung werden täglich zwei Maſchinen im Betriebe ſein müſſen, eine dritte iſt als Hülfsmaſchine in Bereitſchaft zu halten; es werden daher drei Maſchinen im Dienſt ſein, und iſt deshalb der Etat auf die doppelte Anzahl, auf 6, angenommen worden, was jedenfalls für die kurze Strecke ausreichen wird; eben ſo die Anzahl der Perſonen- und Güterwagen. Die erſteren gewähren Raum für 1160 Paſſagiere, und die Laſtwagen reichen zum Transport von 1600—1800 Ztr. aus, was für den Verkehr der Bahn aller Wahrſcheinlichkeit nach genügen wird.

16. Brieg-Neiſſer Eiſenbahn.

Schon vor längerer Zeit hatten ſich ſowohl zu Breslau als auch zu Neiſſe Geſellſchaften zur Ausführung einer Zweigbahn von der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn nach Neiſſe gebildet, welche ſich jedoch nach kurzer Friſt vereinigten. Neiſſe iſt nächſt Breslau die wichtigſte Stadt in Schleſien und rechtfertigt daher den Bau einer Eiſenbahn um ſo mehr, als auch die Handelsſtraße über Neiſſe und Neuſtadt nach dem Oeſterreichiſchen von großer Wichtigkeit iſt. Die weſentlichſten Vorarbeiten wurden unter der Leitung des Ober-Ingenieurs Roſenbaum gemacht und lieferten wider Erwarten ſehr günſtige Reſultate.

Das Projekt wurde in der Provinz mit großem Beifall aufgenommen; zur kräftigen Förderung deſſelben fand am 28. November 1843 eine Verſammlung der Breslauer Geſellſchaft Statt, welcher ein Komité-Mitglied der Neiſſer Geſellſchaft beiwohnte. Durch ein Reſkript vom 12. Dezember 1843 erhielt die Geſellſchaft durch den Finanz-Miniſter die Aufforderung, Behufs der Erlangung der Allerhöchſten Konzeſſion die Vorarbeiten einzureichen. Um hierüber das Nähere feſtzuſtellen, wurden die Aktionäre zu einer General-Verſammlung am 15. Januar 1844 in Breslau zuſammenberufen, in welcher um zuvörderſt die Bahnlinie mit den reſp. Anſchluß- und Ausmündungspunkten zu beſtimmen, vom Ober-Ingenieur Roſenbaum die angefertigten Pläne nebſt den zugehörigen allgemeinen und ſpezielleren Anſchlägen und Karten vorgelegt wurden. Es waren im Ganzen nachſtehende 4 Linien nivellirt und unterſucht worden:

1) Von Brieg über Grottkau nach der Jeruſalemer Barrière in Neiſſe, 12994 Ruthen lang, veranſchlagt auf 1,045000 Thlr.
2) Von Brieg über Grottkau nach dem Grottkauer Thore in Neiſſe, 11678 Ruthen lang, veranſchlagt auf 1,161000 Thlr.
3) Von Löwen über Grottkau nach der Jeruſalemer Barrière, 12742,6 Ruthen lang, veranſchlagt auf 1,055000 Thlr.

Chauſſee haltend. Nachdem ſie dieſelbe überſchritten hat, läuft ſie zwiſchen Pommerensdorf, durch die Neue- und hinter der Ober-Wiek, nach dem innerhalb der Feſtungswerke hart an der Oder vor dem Schneckenthore Stettins befindlichen Bahnhofe.

Die Eiſenbahn durchſchneidet die Berlin-Stettiner Chauſſee zwiſchen Chorin und Serwſt, vor Angermünde und bei Scheune; die Berlin-Prenzlower Straße bei Pankow; die Chauſſee, welche von Angermünde nach Prenzlow führt, bei Kerkow. Die Geſammtlänge der Bahn beträgt (nachdem die urſprünglich gewählte Bahnlinie einige Abkürzungen erfahren hat) 35694 Rthn. oder etwa 17,847 Meilen. Ihre Stationsplätze mit Bahnhöfen zu Berlin, Bernau, Neuſtadt-Eberswalde, Angermünde, Paſſow, Tantow und Stettin ſind ſämmtlich etwa 3 Meilen von einander entfernt; zwiſchen Bernau und Neuſtadt-Eberswalde iſt außerdem der Anhalteplatz Bieſenthal-Grünthal. Wahrſcheinlich wird auch ein ſolcher zwiſchen Schönow und Kaſekow eingerichtet werden.

c. Anlage- und Einrichtungskoſten.

Wie bereits früher erwähnt, war die Geſammtſumme des berichtigten Koſtenanſchlages 2,724000 Thlr.; allein verſchiedene nothwendige oder nützliche Abänderungen im Bauplane, ſo wie die Vermehrung der Betriebsmittel haben eine Ueberſchreitung der Anſchlagsſumme unvermeidlich gemacht, ſo daß im Ganzen die Summe von zwei Millionen Thaler (inkl. für die Zweigbahn von Stettin nach Stargard) nachbewilligt werden mußte. Von dieſer Geſammtſumme von 4,724000 Thlr. ſind über 4,224000 Thlr. ſtempelfrei 21120 auf jeden Inhaber lautende, mit 4 Prozent zinsbare Aktien, jede zu 200 Thlr., ausgefertigt worden, inzwiſchen iſt auch die Theilung einzelner Aktien in halbe Aktien zu 100 Thlr. unter gleicher Nummer sub a. und b. erfolgt.

Für die übrigen 500000 Thlr. ſind 2500 Stück Obligationen ausgegeben, welche aber, wie ſchon im geſchichtlichen Theile erwähnt worden iſt, jetzt in Stamm-Aktien umgewandelt werden ſollen.

Die Mehrausgabe oder Erſparniß in den einzelnen Poſitionen gegen den Anſchlag iſt aus nachſtehender Tabelle erſichtlich.

Nr. der Anschlags-Titel.	Benennung der Arbeiten und Leistungen.	Nach dem ursprünglichen Anschlage soll verausgabt werden Thlr.	sg.	pf.	Außer dem Anschlage für berechnete Mehrarbeiten und Abweichungen treten hinzu Thlr.	sg.	pf.	Summa des Anschlages und der Kosten für Mehrarbeiten und Leistungen Thlr.	sg.	pf.	Bis zum 30. April 1844 ist verausgabt Thlr.	sg.	pf.	Zur Vollendung des Baues wird erforderlich sein Thlr.	sg.	pf.	Summa der Baukosten nach der Ausführung. Thlr.	sg.	pf.
	A. Zur Berlin-Stettiner Eiſenbahn.																		
I.	Vorarbeiten	16061	22	9	4000	—	—	20061	22	9	21896	1	—	—	—	—	21896	1	—
II.	Direktions- und Aufſichtskoſten	49420	24	—	—	—	—	49420	24	—	106373	26	11	5500	—	—	111873	26	11
III.	Grund- und Nutzungs-Entſchädigung	203380	4	10	62000	—	—	265380	4	10	251990	20	2	33725	—	—	285715	20	2
IV.	Erd-, Graben- und Ausradungsarbeit	605109	12	2	137000	—	—	742109	12	2	766465	7	9	260	—	—	766725	7	9
V.	Befeſtigung der Böſchungen	33757	24	8	—	—	—	33757	24	8	35710	3	—	560	—	—	36270	3	—
VI.	Unterirdiſche Strecken	12400	—	—	—	—	—	12400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-	—
VII.	Bau der Brücken und Durchläſſe	174631	9	4	25000	—	—	199631	9	4	188046	28	6	2075	—	—	190121	28	6
VIII.	Befeſtigung des Planums	98257	24	—	—	—	—	98257	24	—	76385	16	1	—	—	—	76385	16	1
IX.	Herſtellung des Bahngeſtänges	963242	6	—	—	—	—	963242	6	—	907777	28	5	—	—	—	907777	28	5
X.	Wege-Uebergänge	11328	22	9	—	—	—	11328	22	9	8287	6	4	30	—	—	8317	6	4
XI.	Bewegliche Schienen, Drehſcheiben u. ſ. w.	7790	13	4	21000	—	—	28790	13	4	27874	1	3	—	—	—	27874	1	3
XII.	Einfriedigung der Bahn	21853	24	6	—	—	—	21853	24	6	8252	—	7	145	—	—	8397	—	7
XIII.	Gebäude	135538	26	7	228569	—	—	364107	26	7	397224	20	8	25685	—	—	422909	20	8
XIV.	Maſchinen, Wagen und Geräthe	159710	12	—	347709	—	—	507419	12	—	546272	22	3	800	—	—	547072	22	3
XV.	Insgemein	69908	29	5	28119	—	—	98027	29	5	100204	9	11	1050	—	—	101254	9	11
XVI.	Rendantur-Gebühren	7556	4	8	—	—	—	7556	4	8	7378	10	—	—	—	—	7378	10	—
XVII.	Zinſen des Anlage-Kapitals	154051	9	—	—	—	—	154051	9	—	173561	11	9	—	—	—	173561	11	9
	B. Bau d. Futtermauer nebſt Brücke vor d. Schneckenthore bei Stettin	—	—	—	104000	—	—	104000	—	—	71454	24	6	13802	—	—	85256	24	6
	C. Betheiligung bei dem Aktienverein zum Bau d. Neuſtadt-Freienwalder Chauſſee	—	—	—	10000	—	—	10000	—	—	10000	—	—	—	—	—	10000	—	—
	Summa	2,724000	—	—	967397	—	—	3,691397	—	—	3,705128	29	1	83632	—	—	3,788760	29	1

Im Allgemeinen mache ich ſchon jetzt bemerklich, daß im Falle der Allerhöchſten Genehmigung des Unternehmens in der Konzeſſion, außer den bei Beſtätigung der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft bekannt gemachten Bedingungen in Betreff der Benutzung der Eiſenbahnen für militäriſche Zwecke, auch noch die Bedingung wird aufgenommen werden, daß der Tarif ſowohl für die Güter- als für die Perſonen-Beförderung, ſo wie der Tarif für das Bahngeld, ingleichen jede Aenderung dieſer Tarife der Zuſtimmung des Staates bedarf, und daß ferner dem letzteren nicht nur die Genehmigung, ſondern auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten bleibt."

Dieſes Reſkript gab zu vielfachen Anfeindungen gegen die Direktion in öffentlichen Blättern Anlaß, indem Einige daraus folgerten, daß das projektirte Unternehmen ſo bald nicht in Angriff genommen werden würde, da überdies Zerwürfniſſe innerhalb der Geſellſchaft ausgebrochen wären und die Breslauer und Neiſſer Aktionäre ſich feindſelig gegenüberſtänden. Um ſich gegen dieſe Vorwürfe zu rechtfertigen, erließ die Direktion unterm 27. April 1844 nachſtehende Bekanntmachung:

Um den mancherlei Gerüchten, welche theils aus Unkenntniß, theils aus unlauterer Quelle über die Lage der Neiſſe-Brieger Eiſenbahn-Angelegenheit in Umlauf geſetzt worden ſind, zu begegnen, fühlen wir uns zu nachſtehender Mittheilung an die Herren Theilnehmer unſerer Geſellſchaft veranlaßt.

Als in der General-Verſammlung vom 5. Februar erwählter Vorſtand der Geſellſchaft haben wir das in derſelben beſchloſſene und notariell vollzogene Geſellſchafts-Statut an das Königl. Miniſterium der Finanzen überreicht, nachdem ein Gleiches in Betreff der von dem Ober-Ingenieur Hrn. Roſenbaum angefertigten Situations- und Nivellementspläne und Koſtenanſchläge über vier projektirte Bahnlinien in einer Vorſtellung vom 20. Januar c. geſchehen war. Es iſt hierauf die Geſellſchaft durch einen Erlaß des Hrn. Finanz-Miniſters Excellenz vom 31. März c. in Kenntniß geſetzt worden, daß des Wirklichen Geheimen Raths und Ober-Präſidenten und Dr. v. Merckel Excellenz erſucht worden ſei, unter Zuziehung der Vertreter der Geſellſchaft, eine Prüfung der Fragen einzuleiten, ob der Anſchlußpunkt der beabſichtigten Neiſſer Zweigbahn an die Oberſchleſiſche Eiſenbahn bei der Stadt Brieg oder bei der Stadt Löwen zu geſtatten, und welche Bahnlinie bei der einen oder der andern Richtung zu wählen ſei? Erſt dann könne, wenn die Sache auf dieſe Weiſe zur Beſchlußnahme vorbereitet ſei, zur Allerhöchſten Entſchließung wegen Konzeſſionirung des Unternehmens berichtet und eventuell die Allerhöchſte Beſtätigung der Geſellſchaft nachgeſucht werden. Dieſe Prüfung wird gegenwärtig erfolgen.

Wir können, der Natur der Sache nach, über die allein vom Staate abhängende definitive Beſtimmung des Anſchlußpunktes und der Wahl der Bahnlinie keine gewiſſe Zuſage ertheilen, wohl aber die Hoffnung ausſprechen, daß beide Punkte ſich im Sinne der von der Geſellſchaft geſtellten Anträge erledigen werden, weil die dafür ſprechenden Gründe dem Zwecke der Zweigbahn, den gewerbreichen und begüterten weſtlichen Diſtrikt von Oberſchleſien mit der Hauptbahn in Verbindung zu bringen, vorzugsweiſe entſprechend erſcheinen.

Welches aber das Reſultat der angeordneten Prüfung ſei, ſo kann daſſelbe doch nicht das Geringſte in der angegebenen Tendenz des Unternehmens ändern, vielmehr würde eine Abänderung des der Staatsregierung vorgelegten Projekts nur auf der

gewonnenen Ueberzeugung beruhen können, daß der Zweck und die Beſtimmung des Unternehmens durch dieſelbe noch in vollſtändigerem Maaße zu erreichen ſei.

Breslau, den 27. April 1844.

Direktorium der Neiſſe-Brieger Eiſenbahn-Geſellſchaft.

Wenn nun auch der Beginn der Arbeiten an dem Unternehmen jetzt nicht gleich zu erwarten ſteht, ſo dürfte dies wenigſtens doch im Laufe des Jahres 1844 geſchehen, wodurch alsdann am beſten die auftauchenden Gerüchte widerlegt würden.

17. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eiſenbahn.

a. Geſchichte der Bahn.

Die Breslau-Freiburger Bahn hat den Zweck, durch die Verbindung Breslau's mit Freiburg und Schweidnitz, die Ebenen Schleſiens mit dem Gebirge in nähere Berührung zu bringen und ſo die mannigfachen, ſich gegenſeitig bedürfenden und ergänzenden perſönlichen Verhältniſſe und Handels-Intereſſen der Hauptſtadt und der Oder mit den Fabrik- und Kohlenbezirken und den beſuchteſten Gebirgslandſchaften der Provinz zu vermitteln.

Die erſte Idee hierzu wurde im Jahre 1836 durch den Kommerzienrath Ruffer und den Kaufmann Kopiſch aufgefaßt und verfolgt. Anfangs mit lebhafter Theilnahme in größerem Kreiſe aufgenommen, führte die Stockung, welche in den darauf folgenden Jahren alle ähnlichen Unternehmen erlitten, Zögerungen herbei, welche aber die gedachten Herren nicht abhielten, ihren Plan ruhig zu betreiben und der Ausführung näher zu bringen. Sie bemühten ſich, die nöthigen Materialien herbeizuſchaffen und mit den höchſten Behörden wegen der Genehmigung der Vorarbeiten zu unterhandeln, die ihnen auch geſtattet wurden, und nachdem noch der Graf von Hochberg und mehrere Andere ſich dieſen Beſtrebungen angeſchloſſen, wurde lebhafter vorgegangen.

Die erſte Linie entwarf der Ingenieur-Hauptmann v. Köckritz, und der Ober-Ingenieur Zimpel übernahm die Ausführung der ſpeziellen Nivellements. Eben ſo unterzog ſich Herr von Köckritz der Zuſammenſtellung einer ſtatiſtiſchen Ueberſicht der Verkehrsverhältniſſe der dieſe Bahn betreffenden Straßen, welche, auf möglichſt genau geſammelten Materialien begründet, die Ertragsfähigkeit der Bahn faſt unwiderleglich nachwies, und die er in einer beſonders gedruckten Denkſchrift näher auseinanderſetzte.

Nachdem dieſes Alles geſchehen war, forderte der gedachte Verein im Februar 1841 privatim zur Theilnahme auf, und in kurzer Zeit ſah ſich derſelbe durch die bis faſt zur Hälfte des nöthigen Kapitals eingegangenen Zeichnungen in den Stand geſetzt, öffentlich hervorzutreten und eine General-Verſammlung der bisherigen Zeichner einzuberufen, welche am 2. Juni 1841 abgehalten wurde. Dieſelbe beſtätigte die bisherigen Vorſtände des Unternehmens, vollzog durch fernere Wahl die Organiſation eines förmlichen Komités, und faßte feſte Beſchlüſſe über die Richtung der Bahn, Konſtituirung der Geſellſchaft und fernere Aufbringung des noch erforderlichen, vorläufig auf

2 Millionen angeſchlagenen Kapitals. Am 9. Oktober 1841 erfolgte nachſtehende, bei Sr. Majeſtät dem Könige beantragte, Genehmigung der Bahn:

„Nach dem Antrage des Staats-Miniſteriums vom 9. September c. will Ich zu dem eingeleiteten Unternehmen einer Eiſenbahn-Anlage von Breslau nach Freiburg und einer Seitenbahn nach Schweidnitz, durch eine Aktien-Geſellſchaft mit einem Grundkapitale von zwei Millionen Thaler, hierdurch Meine Zuſtimmung ertheilen und genehmigen, daß dieſe Eiſenbahn, nach erfolgter Beſtätigung des Mir einzureichenden Geſellſchafts-Statuts, in der vorgeſchlagenen Richtung bei Kanth vorbeigeführt, auch durch eine Seitenbahn mit der Feſtung Schweidnitz verbunden werde. Zugleich beſtimme Ich, daß die allgemeinen Vorſchriften des Geſetzes über die Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838, insbeſondere diejenigen über die Expropriation auf dies Unternehmen Anwendung finden ſollen.“

Das Komité begann nun ſeine ſelbſtſtändige Wirkſamkeit, engagirte den Ober-Ingenieur Cochius aus Berlin, der ſich zuvörderſt mit der Prüfung des bisherigen Bauplanes beſchäftigte. Auf ſeine Vorſchläge iſt von dieſem zum Theil weſentlich abgewichen worden, worüber das Nähere aus der Denkſchrift des Herrn Cochius vom März 1842 erſichtlich iſt. Nach dem bis zum Ende November beendeten vollſtändigen Nivellement konnte Herr Cochius die genauen Koſtenanſchläge liefern, welche die nöthige Summe auf nur 1,499000 Thlr. ermäßigten.

In Folge der durch das Komité erlaſſenen allgemeinen Aufforderungen im Auguſt 1841 wurde bis Ende Februar 1842 die ganze Summe von anderthalb Millionen gedeckt, weshalb nach Beſchluß der zweiten General-Verſammlung am 16. und 17. März 1842 die Zeichnung als geſchloſſen erklärt wurde. In dieſer General-Verſammlung konſtituirte die Geſellſchaft ſich förmlich, erwählte den Verwaltungsrath (der aus ſich das Direktorium ernannte) und genehmigte das vom Komité entworfene Geſellſchafts-Statut, welches zur höheren Beſtätigung vorgelegt wurde.

Die erſten Einrichtungen, welche das zur Leitung des Baues erwählte Komité zu treffen hatte, nahmen noch einige Zeit in Anſpruch, ſo daß der Anfang mit den Erdarbeiten erſt gegen Ende Mai gemacht werden konnte. Die erſte Einzahlung von 10 Prozent wurde zugleich ausgeſchrieben und blieb damit auch nicht eine Aktie zurück.

Am 23. Februar 1843 erfolgte die Allerhöchſte Beſtätigungs-Urkunde, deren weſentlicher Inhalt nachſtehender iſt:

„Nachdem Wir bereits durch Unſere Ordre vom 9. Oktober 1841 zur Anlage einer Eiſenbahn von Breslau nach Freiburg und einer Seitenbahn nach Schweidnitz Unſere landesherrliche Zuſtimmung ertheilt haben, wollen Wir die Geſellſchaft, welche nach der Uns vorgelegten Verhandlung vom 16. März 1842 und dem darin vereinbarten Statute unter der Benennung: „Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eiſenbahn-Geſellſchaft“ mit dem nach den weiteren Ermittelungen für ausreichend erachteten Grundkapitale von anderthalb Millionen Thaler zuſammengetreten iſt, unter Bewilligung der Rechte

einer Korporation hiermit beſtätigen und das vorgedachte Statut hierdurch genehmigen, jedoch mit der Maaßgabe:

daß die für einen Theil des Grundkapitals in Ausſicht genommene Ausfertigung von Prioritäts-Aktien oder ſonſtigen auf den Inhaber lautenden Papieren nur unter Unſerer beſonderen Genehmigung Statt finden darf.“

In der am 28. April 1843 gehaltenen General-Verſammlung wurde der Geſellſchaft von dem Direktorium der erſte Jahresbericht vorgelegt. Dieſer zeigte überall die befriedigendſten Reſultate, in Bezug ſowohl auf die pekuniären Kräfte der Geſellſchaft und ihrer, bei mehreren Poſten von den erheblichſten Erſparniſſen begleiteten, Verwendung, als auf die Förderung und Ausführung des Baues.

Der Bau der Bahn wurde mit der größten Thätigkeit betrieben, ſo daß er raſch ſeiner Vollendung entgegen ſchritt. Am 14. Auguſt 1843 konnte der erſte Fahrverſuch gemacht werden, welcher ſehr erfreuliche Reſultate ergab, denn ſowohl die Lokomotive, als auch die Konſtruktion der Lohe- und Weiſtritz-Brücken und des Oberbaues bewieſen ſich vortrefflich. Am 29. Oktober 1843 wurde die Bahn von Breslau bis Freiburg dem Verkehre freigegeben, während an der Zweigbahn von Königszelt bis Schweidnitz die Arbeiten mit großem Eifer fortgeſetzt wurden.

Es zeigte ſich jedoch, daß die veranſchlagten Geldmittel zur gänzlichen Vollendung der Bahn nicht ausreichten, weshalb in einer am 11. Dezember 1843 gehaltenen außerordentlichen General-Verſammlung der Aktionäre der Beſchluß gefaßt wurde, das Grundkapital um 400000 Thlr. durch Kreirung von Prioritäts-Aktien (à 200 Thlr.) zur Vollendung der Zweigbahn nach Schweidnitz und zur Vervollſtändigung und Erweiterung des Betriebs-Materials zu vermehren. Der Verwaltungsrath wurde autoriſirt, die Allerhöchſte Genehmigung zur Ausfertigung der Aktien nachzuſuchen, inzwiſchen aber zur Deckung der unerläßlichen Ausgaben ein Darlehen aufzunehmen, reſp. durch Verſchluß der Prioritäts-Aktien die Geldmittel auf möglichſt vortheilhafte Art zu beſchaffen. Bemerkenswerth iſt, daß der Antrag der Majorität des Verwaltungsraths nur auf 355000 Thlr. gerichtet war, wogegen die Verſammlung in Uebereinſtimmung mit der Minorität des Verwaltungsraths die Summe freiwillig um 45000 Thlr. erhöhte, um gleich für alle möglichen Fälle zu ſorgen. Hierdurch hat das Grundkapital demnach jetzt die urſprünglich veranſchlagte Summe, welche nach weiteren Ermittelungen von 2 Millionen Thaler auf anderthalb Millionen Thaler herabgeſetzt worden war, beinahe erreicht. Die Minorität der Verſammlung ſtimmte für die Kreirung von Stamm-Aktien, fügte ſich jedoch der Majorität, und der Nachtrag zum Statut mit den Beſtimmungen in Betreff der Prioritäts-Aktien wurde einſtimmig genehmigt.

Die weitere Beſchlußnahme in dieſer General-Verſammlung betraf die Erweiterung der Bahn durch Ausführung einer Zweigbahn von Königszelt nach Liegnitz und von Schweidnitz nach Frankenſtein, wohin, einem neuen Projekte zufolge, eine Zweigverbindung von Neiſſe aus angelegt werden ſoll.

An beiden Unternehmungen nimmt eine in Liegnitz gebildete Geſellſchaft auf Grund einer von der Geſellſchaft genehmigten Vereinbarung Theil. Die nöthigen Vorarbeiten ſollten demnächſt ausgeführt werden, und erklärte ſich die Geſellſchaft bereit, die Koſten derſelben zu übernehmen.

Unterm 16. Februar 1844 erfolgte die Allerhöchſte Beſtätigungsurkunde des Nachtrages zu dem Statute in Betreff der Verausgabung von 400000 Thlr. Prioritäts-Aktien, worauf der Verwaltungsrath der Geſellſchaft beſchloß, einen Betrag von 300000 Thlr. Prioritäts-Aktien im Wege der Submiſſion zur höchſtmöglichſten Verwerthung derſelben unterzubringen, ſich dagegen die Dispoſition über den Ueberreſt von 100000 Thlr. bis zum Zeitpunkte des Bedarfes vorzubehalten. Das Reſultat dieſer Submiſſion war, daß die ausgebotene Summe von 300000 Thlr. Prioritäts-Aktien mit einem Aufgelde von zwei Prozent und 100000 Thlr. Vorſchuß vor Ausgabe der Aktien zugeſchlagen wurde, ſo daß alſo hierdurch ein Gewinn von 6000 Thlr. erzielt wurde.

Was den Bau der Zweigbahn und des Bahnhofes im Rayon der Feſtung Schweidnitz betrifft, ſo hat die Direktion nach Beendigung der mehrfachen Verhandlungen mit den fortifikatoriſchen und adminiſtrativen Behörden die desfallſigen Pläne mit Bericht vom 22. November 1843 im verfaſſungsmäßigen Wege der Königl. Regierung zu Breslau überreicht. Nach einem Erlaſſe des Ober-Präſidenten von Schleſien vom 13. Dezember 1843 ſind dieſelben auch ſofort dem Finanz-Miniſterium zugegangen, welches nach einem Ober-Präſidial-Erlaſſe vom 25. Februar 1844 eine örtliche Unterſuchung durch den Regierungsrath Mellin für nothwendig erachtete. Dieſe erfolgte auch alsbald, und durch Ober-Präſidial-Erlaß vom 11. April 1844 wurde die Direktion davon in Kenntniß geſetzt, daß der Finanz-Miniſter gegen das Projekt nichts zu erinnern finde und die Genehmigung deſſelben Seitens der Militärbehörde nunmehr unmittelbar nachzuſuchen ſei. Dies iſt ſofort in einer an den Kriegs-Miniſter am 13. April 1844 gerichteten Vorſtellung geſchehen, und wird deren Entſcheidung bald entgegen geſehen.

Allen Vorausbeſtimmungen nach dürfte im Herbſte 1844 die Bahn dem Verkehre eröffnet werden.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die Bahnlinie geht von Breslau in der Nähe der Nikolai-Vorſtadt in gerader Linie auf Kanth zu, überſchreitet die Lohe nahe von Gräbſchen und dem Dorfe Schmolz, die Weiſtritz aber an der Jürtſcher Mühle auf einem Punkte, wo ihr geringes Gefälle die Gefahren und Schwierigkeiten des Ueberganges beſeitigt. Von dieſem Punkte ab läuft die Linie wenig nördlich an Kanth vorüber, in der Richtung der Orte Zaukwitz, Vorwerk Struſe und Mettkau, zwiſchen der Weiſtritz und dem Striegauer Waſſer, ohne beiden in gefahrbringende Nähe zu kommen, und erreicht unter dem Dorfe Borganie den Fuß der Vorhöhen des Gebirges. Zum Rücken dieſer Vorhöhen iſt die Bahnlinie anſteigend durch das Tarnauthal, das mittelſt einer günſtigen Terrainſenkung ſüdweſtlich Borganie erreicht wird. Die Bahn führt alsdann bei Ingramsdorf und nahe dem Pitſchenberg vorbei über Freudenthal, Konrads-

waldau, Saarau, Peterwitz, auf dem rechten Ufer der Polsnik durch die Kolonie Neu-Jauernik bei Zirlitz, Polsnitz vorüber nach Freiburg. Bei Jauernik iſt mit der allgemeinen Höhe ein Punkt erreicht, der den Städten Striegau, Schweidnitz und Freiburg faſt gleich nahe — eine Meile Entfernung — liegt, und deshalb als vorzugsweiſe geeignet zur Abzweigung der Flügelbahn nach Schweidnitz erſehen wurde. Der hier angelegte Bahnhof, unfern des Denkſteins, der die Stätte bezeichnet, auf welcher während der Bunzelwitzer Lagerzeit im Jahre 1761 Königs Friedrich des Großen Zelt geſtanden hat, führt durch Allerhöchſte Kabinets-Ordre vom 1. September 1843 den Namen Königszelt. —

Von der Zweigbahn nach Schweidnitz werden überhaupt 5 Feldmarken durchſchnitten, und zwar: Bunzelwitz, Trunkendorf, Säbiſchdorf, Schweidnitz und Schönbrunn.

Die Geſammtlänge der Bahn von Breslau bis Freiburg beträgt 15200 Ruthen oder 7,6 Meilen, die Länge der Zweigbahn dagegen 2282 Ruthen oder $1\frac{1}{8}$ Meile, im Ganzen alſo circa $8\frac{5}{8}$ Meilen.

Bahnhöfe ſind zu Breslau, Kanth, Ingramsdorf, Königszelt, Freiburg; Anhaltepunkte zu Schmolz und Mettkau. Nach Eröffnung der Zweigbahn kommt noch der Bahnhof zu Schweidnitz hinzu.

c. Anlage-Kapital.

Der erſte Anſchlag nahm zur Ausführung der Bahn nebſt Zubehör eine Summe von zwei Millionen Thaler in Anſpruch; dieſer Bedarf wurde jedoch durch die Koſtenanſchläge des Herrn Cochius auf anderthalb Millionen Thaler ermäßigt. Während des Baues ſtellte es ſich jedoch heraus, daß man mit dieſer Summe nicht ausreichte und daß man das Anlage-Kapital auf 1,900000 Thlr. erhöhen mußte.

Wir wollen in dem Nachſtehenden eine Zuſammenſtellung der veranſchlagten und der bis ultimo März 1844 bewirkten Ausgaben geben und hierauf eine nähere Beleuchtung derſelben nach dem Jahresberichte vom 28. April 1844 folgen laſſen.

	Veranſchlagtes Baukapital nach Cochius.			Wirkliche Ausgaben bis ultimo März 1844.		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
1) Für Erdarbeiten	259543	16	9	238321	16	11
2) „ Brücken und Durchläſſe	80329	6	11	71219	23	9
3) „ den Oberbau	545517	—	—	488709	13	8
4) „ Wege-Uebergänge, Telegraphen und Wärterhäuſer	32848	20	8	49152	1	1
5) „ Terrain-Entſchädigung	100000	—	—	198416	18	5
6) „ Hauptverwaltung und Aufſichtskoſten . .	28750	—	—	37260	14	9
7) „ Bahnhöfe	210000	—	—	281909	19	3
8) „ Utenſilien	8790	—	—	18589	8	7
9) „ Vorarbeiten	5827	10	—	7811	24	5
Latus .	1,271605	24	4	1,391390	20	10

	Veranſchlagtes Baukapital nach Cochius. Thlr.	ſg.	pf.	Wirkliche Ausgaben bis ultimo März 1844. Thlr.	ſg.	pf.
Transport .	1,271605	24	4	1,391390	20	10
10) Insgemein	10000	—	—	8012	4	10
11) Für Maſchinen und Wagen	187400	—	—	206182	11	2
12) An Betriebskoſten vor Eröffnung der Bahn, und zwar insbeſondere für Anſchaffung des für die Maſchinen nöthigen Feuerungsmaterials, für Oel u. ſ. w., ſo wie für die Lieferung mehrerer 100 Körbe Coaks	—	—	—	2001	25	11
13) Für die Uniformirung des Beamten-Perſonals	—	—	—	4077	28	3
14) An Zinſen	30000	—	—	57246	19	11
	1,499005	24	4	1,668911	20	11
Von dem Baukapital				1,900000	—	—
verblieben demnach				231088	9	1
Hierzu tritt noch der durch die Flüſſigmachung von 300000 Thlr. Prioritäts-Aktien à 2 Prozent erzielte Gewinn mit				6000	—	—
Daher noch überhaupt zur Herſtellung der Bahn disponibel ſind				237088	9	1

Die Durchſchnittskoſten einer Meile werden ſich nach Vollendung der $8\frac{5}{8}$ Meilen langen Bahn etwa auf 220300 Thlr. ſtellen.

Das Planum der Hauptbahn war bereits am Schluſſe des Jahres 1842 in ſeiner ganzen Ausdehnung als vollendet zu betrachten, und die dabei erzielten Erſparniſſe nicht unweſentlich zu nennen. Die damit verknüpften Arbeiten waren indeß in der damals Statt findenden großen Dürre in Ausführung gekommen; in Folge der Winternäſſe erlitten die Aufſchüttungen daher äußerſt erhebliche, oft mehrere Fuß betragende Senkungen, deren Regulirung zwar den größten Theil dieſer Erſparniß in Anſpruch nahm, für die Solidität der Bahn dagegen von weſentlichem Vortheil war.

Das Planum der Zweigbahn iſt bis zum äußeren Rayon der Feſtung Schweidnitz mit der urſprünglich dafür angenommenen anderthalbfüßigen Böſchung, von da bis zum Glacis der Feſtung aber bereits mit ſechsfachen Böſchungen angelegt worden und bis auf einige noch vorzunehmende, äußerſt unbedeutende Regulirungen als vollendet anzuſehen.

Der Anſicht der dortigen fortifikatoriſchen Behörde gemäß, ſoll daſſelbe indeß innerhalb der Rayon-Grenzen nicht allein mit 6fachen, ſondern theilweiſe auch mit 18-, 24-, 29-, ja 32fachen Abböſchungen verſehen werden.

Mit Rückſicht auf die, mit Beobachtung dieſer Vorſchrift verknüpften, äußerſt bedeutenden Grunderwerbungs- und Anlagekoſten ſind dem Kriegs-Miniſterium die dringendſten Vorſtellungen Behufs der Ermäßigung dieſer Böſchungsverhältniſſe gemacht und daſſelbe erſucht worden, die bereits in Ausführung gebrachten zu genehmigen. Sollte dieſe Behörde wider Erwarten ſich für die Beibehaltung der, Seitens der Fortifikation als nothwendig erachteten, Böſchungsverhältniſſe entſcheiden, ſo dürfte es zur Vermeidung größerer Un-

koſten, und insbeſondere mit Rückſicht auf die beabſichtigte Weiterführung der Bahn nach Frankenſtein, zweckmäßig erſcheinen, von der Etablirung des Bahnhofes in unmittelbarer Nähe der Stadt abzugehen und für dieſe Anlage gleich mit Rückſicht auf die Fortſetzung der Bahn die geeignete Stelle zu ermitteln und zu benutzen. Mit einer derartigen Abänderung dürfte indeß allerdings eine Verzögerung der Eröffnung der Zweigbahn bis zum Spätherbſte 1844 verbunden ſein, da das neue Projekt erſt den betreffenden Behörden zur Genehmigung vorgelegt werden muß; es müßte denn nach Eingang der Beſtimmungen des Kriegs-Miniſteriums die interimiſtiſche Einrichtung eines Bahnhofes außerhalb des Rayons, alſo etwa eine viertel Meile von der Stadt entfernt, und die Eröffnung des Betriebes bis zu dieſem Punkte ſich als zweckmäßig herausſtellen.

Der für jetzt zur Etablirung des Bahnhofes beſtimmte Platz hat in Betracht der urſprünglich nur einzig und allein bezweckten Verbindung der Hauptbahn mit der Stadt Schweidnitz zwar eine in jeder Beziehung ausgezeichnete und rückſichtlich des beinahe überall ſo äußerſt ungünſtigen Terrains für die Stadt und die mit derſelben in Verbindung ſtehende Bahn-Frequenz nie wieder zu gewinnende Lage, kann aber bei einer Weiterführung der Bahn nach Frankenſtein nicht ohne erhebliche Nachtheile für einen regelmäßigen Betrieb benutzt werden, ſo daß ſelbſt in dem Falle, daß das mehrerwähnte Miniſterium die Beibehaltung des ſechsfachen Böſchungsverhältniſſes innerhalb des Rayons genehmigen und in ſofern die jetzige Anlage der Zweigbahn in ihrer ganzen Ausdehnung zum Betriebe eingerichtet werden ſollte, es dennoch räthlich erſcheinen dürfte, wenigſtens mit der Aufſtellung der Bahnhofsgebäude auf dem zur Zeit dazu beſtimmten Platze ſo lange zu zögern, bis ein anderer, bezüglich der Weiterführung geeigneter gefunden ſein wird und ſich dagegen vorläufig nur eines ganz leicht konſtruirten Gebäudes zum Schutze der Paſſagiere gegen Unwetter zu bedienen.

Bei den mit ſehr weiten Transporten verknüpften **Erdarbeiten** erſchien es ſehr zweckmäßig, dieſelben geeigneten Unternehmern in Entrepriſe zu überlaſſen, da die Beſchaffung und Unterhaltung des dazu erforderlichen Betriebsmaterials, insbeſondere der Pferde, Ausgaben veranlaßt haben würde, welche nicht mit dem, durch Ausführung dieſer Arbeiten auf Rechnung der Geſellſchaft etwa zu erzielenden, Gewinn in Einklang zu bringen geweſen wären.

Im Ganzen ſind bis jetzt für **Erdarbeiten** 238321 Thlr. 16 Sgr. 11 Pf. ausgegeben, und wenn auch noch theils an rückſtändigen Forderungen, theils noch für einige Reparaturen auf der Hauptbahn und für die vollſtändige Ausführung der Erdarbeiten auf der Zweigbahn mehrere Summen zu verausgaben ſind, ſo dürfte dennoch im Ganzen eine Erſparniß von etwa 10000 Thlr. eintreten.

Das zur Ausführung der unter f. aufgeführten **Brücken und Durchläſſe** veranſchlagte Kapital belief ſich auf 80239 Thlr. 6 Sgr. 11 Pf., von denen bereits 71219 Thlr. 23 Sgr. 9 Pf. verwendet worden ſind. Zur Tilgung einiger Forderungen für bereits geleiſtete Lieferungen und Arbeiten, zur Vollendung der Brücken auf der Zweigbahn, ſo wie zum Bau einer Fluth-

brücke in der von Neumarkt nach Kanth führenden, das Striegauer Inundationsthal durchſchneidenden Straße, deren Anlage der Geſellſchaft höheren Orts zur Pflicht gemacht worden, wird ungefähr noch ein Kapital von 9500 Thlr. erforderlich ſein.

Für die vollſtändige Herſtellung des ganzen Oberbaues waren 545517 Thaler veranſchlagt; verausgabt ſind bis ultimo März 1844 488709 Thlr. 13 Sgr. 8 Pf., und mit Einſchluß der für die Schienen zu zahlenden Eingangsſteuer werden noch etwa 39000 Thlr. erforderlich ſein, wodurch ſich gegen den Anſchlag ungefähr ein Minderbetrag von 17700 Thlr. herausſtellen wird.

Die große Anzahl der, insbeſondere in wirthſchaftlicher Beziehung für nöthig erachteten, größtentheils in hohen Dammſchüttungen oder tiefen Einſchnitten befindlichen Wege-Uebergänge hat eine Ueberſchreitung des Anſchlages von 17966 Thlr. 12 Sgr. 4 Pf. herbeigeführt, und belaufen ſich daher die Koſten dieſer Anlage auf überhaupt 50815 Thlr. 3 Pf., von denen noch 1662 Thlr. 29 Sgr. 2 Pf. zu zahlen ſind.

Wenngleich vor Beginn des Baues der Morgen des beſten Ackerlandes in der ganzen Ausdehnung der Bahn, mit Ausſchluß der um Breslau befindlichen Kräutereien, durchſchnittlich mit höchſtens 100 Thlr. bezahlt worden iſt, ſo wurde dennoch, um ganz ſicher zu gehen, im Anſchlage die Summe von 200 Thlr. pro Morgen in Anrechnung gebracht, und für den Grunderwerb überhaupt 100000 Thlr. ausgeworfen. Dieſe Annahme hat ſich jedoch nicht als genügend bewieſen, indem der zum Ankauf der benöthigten Ländereien erforderliche Geldbetrag die Höhe von 225185 Thlr. 16 Sgr. 7 Pf. erreichen, und ſich dadurch eine Ueberſchreitung des Anſchlages von 125185 Thlr. 16 Sgr. 7 Pf. herausſtellen dürfte.

Der Grund liegt zuvörderſt in der trefflichen Bodenbeſchaffenheit und in der dadurch und durch die auf das Höchſte geſteigerten Kultur herbeigeführten Produktivität der Grundſtücke. Die Bahn durchſchneidet meiſtens in einer für die wirthſchaftlichen Zwecke der Beſitzer ungünſtigen Richtung theils die fruchtbarſten Feldmarken der Provinz, theils insbeſondere auch ſolche Güter, deren Beſitzer von dem Boden durch für ſich ſelbſt betriebene gewerbliche Zwecke unter den günſtigſten Konjunkturen, namentlich in großer Nähe der Stadt und bei guten Abfuhrwegen, eine außerordentlich hohe Rente erzielen.

Das ganze Areal der Haupt- und Zweigbahn nach Schweidnitz beträgt mit Einſchluß der zu den Bahnhöfen gezogenen Flächen circa 500 Morgen, welche außer dem Geſchenke von 4 Morgen von der Kommune Breslau, von $\frac{5}{6}$ Morgen von der Kommune Kanth und eines baaren Geldbeitrages von der Kommune Freiburg mit 190 bis 840 Thlr. pro Morgen angekauft werden mußten.

Die für Hauptverwaltung und Aufſichtskoſten im Anſchlage ausgeworfene Summe von 28750 Thlr. iſt um 8510 Thlr. 14 Sgr. 9 Pf. überſchritten worden, wobei indeß auf die Beſoldung derjenigen Beamten Bedacht genommen iſt, welche noch bis zur vollſtändigen Beendigung der ganzen Bahnanlage erforderlich ſind.

Der Mehrbedarf gründet ſich, trotz der möglichſten Erſparung im Beamtenperſonale, hauptſächlich auf die Annahme einer größeren Beamtenanzahl, als urſprünglich für nothwendig erachtet, anderntheils iſt ſolche durch Koſten und Auslagen herbeigeführt worden, deren Verausgabung zum Nutzen des Ganzen unumgänglich nöthig war.

Für den Bau der Bahnhöfe wurde ein Pauſchquantum von 210000 Thlr. in Anſatz gebracht. Theils durch nicht vorherzuſehende Fälle, theils durch bewirkte, wegen des anderweit damit verknüpften Vortheiles nicht zurückzuweiſende Vergrößerung der urſprünglichen Anlagen, ſowohl der Baulichkeiten ſelbſt, als auch der zum Kohlenverkehr erforderlichen Plätze, indem die Erwerbung des hierzu beſtimmten Terrains eine bedeutende Mehrausgabe erfordert hat, iſt das für dieſelben ausgeworfene Baukapital, mit Einſchluß des bei Schweidnitz zu etablirenden Bahnhofes, auf 297057 Thlr. 22 Sgr. 1 Pf. herangewachſen, und mithin um 87057 Thlr. 22 Sgr. 1 Pf. überſchritten worden.

Bei dieſer Mehrausgabe iſt zu berückſichtigen, daß darin begriffen ſind:

a.	Die für zweckmäßig gehaltene Vergrößerung des Breslauer Direktorial-Gebäudes	10000 Thlr.
b.	Für die Ausführung eines Kanals Behufs Entfernung des übelriechenden, den Bahnhof durchſchneidenden Kanals	3000 „
c.	Für die Vergrößerung der Empfangs-Lokalitäten auf dem Kanther Bahnhofe, mit Einſchluß der Einrichtung eines Parks in dem Seitens der Königl. Regierung der Geſellſchaft zu dieſem Zwecke zur Dispoſition geſtellten Eichwalde	11500 „
d.	Für die Vergrößerung des Empfangshauſes im Freiburger Bahnhofe, Behufs Einrichtung der Poſtlokale . .	2000 „
e.	Für die Anlage eines Kanals zur Ableitung des Grundwaſſers daſelbſt	2500 „
f.	Für den Ankauf eines Bauergutes in Zirlau, Behufs zweckmäßiger Etablirung des Freiburger Bahnhofes. .	8000 „

Auch ſind die urſprünglichen Anlagekoſten durch vorgefundenen ſchlechten Baugrund, durch den ungewöhnlich hohen Preis der Materialien, in Folge der im vorigen Jahre Statt gehabten Dürre, und bei den auswärtigen Bahnhöfen insbeſondere in Folge der dazu erforderlich geweſenen bedeutenden Quantitäten von Materialien aller Art, ſehr weſentlich erhöht worden. Erwägt man im Uebrigen hierbei, daß:

1) durch die Vergrößerung des Direktorial-Gebäudes eine den Zinſenbetrag des Kapitals überſteigende Miethsentſchädigung erſpart wird;

2) daß die Vergrößerung der Bahngebäude, ſo wie die Einrichtung der Kohlenplätze, die Pachtſumme für dieſe Lokalitäten erheblich geſteigert haben, indem die jährliche Einnahme dafür die Summe von mehr als 4000 Thlr. überſteigt;

3) daß die geräumigen Einrichtungen der Lokalitäten, ſo wie die auf die

Anlage des Parkes bei Kanth gemachten Verwendungen von dem günſtigſten Einfluſſe auf die Frequenz ſelbſt ſind;

4) daß endlich das Zirlauer, für 8000 Thlr. erkaufte Bauergut ein mindeſtens gleich werthes Aktivum der Geſellſchaft bildet,

ſo dürfte die Ueberſchreitung der Anſchlagsſumme nicht allein vollkommen gerechtfertigt, ſondern auch als ein zum Vortheile der Geſellſchaft ſelbſt wohl angelegtes Kapital erſcheinen.

Für ſämmtliche Utenſilien und Geräthſchaften aller Art iſt eine Summe von 17942 Thlr. 19 Sgr. 1 Pf. verausgabt worden. Veranſchlagt waren 8790 Thlr., mithin mehr verwendet 9152 Thlr. 19 Sgr. 1 Pf. Es iſt jedoch zu berückſichtigen, daß der Werth der vorhandenen Utenſilien mindeſtens 50 Prozent der dafür verausgabten Summen beträgt.

Veranſchlagt waren für die Vorarbeiten 5827 Thlr. 10 Sgr., verausgabt 7811 Thlr. 24 Sgr. 5 Pf., mithin mehr verwendet 1984 Thlr. 14 Sgr. 5 Pf., in welcher Summe jedoch alle Ausgaben dieſer Art für ſämmtliche frühere, zur Erwirkung der Konzeſſion erforderliche Vorarbeiten mit inbegriffen ſind.

Für Beſchaffung verſchiedener Gegenſtände, ſo wie für Regulirung nicht vorherzuſehender Ausgaben wurde ein Pauſchquantum von 10000 Thlr. in Anſatz gebracht. Der dafür theils verausgabte, theils für bereits gefertigte Arbeiten und Lieferungen noch zu verwendende Betrag erreicht aber die Höhe von 26582 Thlr. 10 Sgr. 5 Pf., mithin eine Ueberſchreitung des Anſchlages von 16582 Thlr. 10 Sgr. 5 Pf.

Da die veranſchlagten

9	Maſchinen,					
3	vierrädrige Wagen	I.	Klaſſe zur Beförderung von		54	Perſonen,
10	„ „	II.	„ „ „	„	240	„
25	„ „	III.	„ „ „	„	750	„

und 40 Transportwagen verſchiedener Art

für den Betrieb nicht ausreichten, und die Anſchlagsſumme ſchon um 8784 Thlr. 2 Sgr. 1 Pf. überſchritten war, ſo wurden noch zu den dafür angeſetzten 187400 Thalern, in der außerordentlichen General-Verſammlung am 11. Dezember 1843 125000 Thlr. bewilligt. Die im Ganzen dafür bis ultimo März 1844 beſchafften Maſchinen und Wagen wollen wir unter g. Betriebsmittel anführen.

In dem Anſchlage ſind für Zinſen des Aktien-Kapitals während des Baues ausgeworfen	30000 Thlr.	— Sgr.	— Pf.
Es ſind indeß erforderlich	57114 „	22 „	10 „
mithin Mehrbedarf	27114 Thlr.	22 Sgr.	10 Pf.

d. e. Steigungs- und Krümmungs-Verhältniſſe.

Die Steigung der Bahn von Breslau bis Freiburg iſt ſehr bedeutend; ſie beträgt, da Freiburg 862 Fuß hoch liegt, 477 Fuß. In nachſtehender Ueber-

ſicht ſind die einzelnen Steigungen und die Länge derſelben von Breslau aus bis Freiburg enthalten.

Länge in Ruthen.		
300	Steigung	1 : 516.
530	„	1 : 1124.
1050	„	1 : 345.
1200	„	1 : 1846.
290	„	1 : 619.
230	„	1 : 500.
560	„	1 : 846.
660	„	1 : 200.
610	„	1 : 383.
300	„	1 : 620.
210	„	1 : 242.
270	„	1 : 492.
550	„	1 : 200.
310	„	1 : 1483.
3190	„	1 : 210.
2080	„	1 : 208.

und nur 2860 ſind horizontal.

Hieraus ergiebt ſich nächſt dem überaus vortheilhaften Verhältniſſe eines ununterbrochenen Fallens in der Richtung der Haupttransporte, daß die untere Hälfte der Bahn noch Steigungen zuläßt, welche als beſonders günſtig anzuſehen ſind. Erlaubt die Terraingeſtaltung der oberen Bahnhälfte dies minder, ſo bleiben doch die hier erreichten Anſteigungen $\frac{1}{200}$ und $\frac{1}{210}$ noch immer mäßig genug für die Zugkraft der Dampfwagen, und auch günſtig genug im Vergleich mit anderen Bahnen.

Auf der Zweigbahn von Königszelt ſind die Steigungen:

Länge in Ruthen.		
515	Steigung	1 : 4197;
967	„	1 : 300;

800 ſind horizontal.

Die Länge ſämmtlicher Kurven beträgt auf der Hauptlinie 2733,8 Ruthen, von denen 10 einen Halbmeſſer von 500, einen von 600 und einen von 1000 Ruthen Länge haben; 12466,2 Ruthen bilden gerade Linien.

Auf der Zweigbahn mußte die Kurve, welche beide Bahnen mit einander verbindet, und welche 43,5 Ruthen lang iſt, mit einem Radius von 250 Ruthen beſchrieben werden, indem die Wahl deſſelben durch den ſehr ſpitzen Winkel, welchen beide Bahnen mit einander bilden, bedingt iſt; die andern 1847 Ruthen der Bahn ſind gerade.

f. Art des Bahnbaues, wichtigſte Bauwerke.

Die Bahn hat vorläufig nur ein Geleiſe mit einer verhältnißmäßigen Anzahl von Ausweichungen erhalten, obgleich die Terrain-Erwerbungen auf eine Doppelbahn berechnet ſind. Die Kronenbreite des Dammes beträgt 15′, für

die Anſchüttungen iſt das $1\frac{1}{2}$füßige, und für die Einſchnitte das 1füßige Böſchungsverhältniß angewendet worden. Die auf der Linie von Breslau bis Freiburg bewegte Erdmaſſe beträgt 236648$\frac{9}{12}$ Schachtruthen, die auf der Zweigbahn 34082$\frac{6}{12}$ Schachtruthen. Für die Spurweite iſt das im Preußiſchen Staate angenommene Maaß von 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl. gewählt worden.

Die Konſtruktion des Oberbaues hat, dem belgiſchen Syſteme folgend, auf eichenen Querſchwellen ruhende gewalzte Vignoles-Schienen, deren Gewicht 60 Pfd. pro Yard oder circa 20 Pfund pro Fuß beträgt und die aus den Fabriken von Gueſt Lewis u. Comp. in Dowlais und von Bailey-Brothers in Liverpool bezogen ſind. Der Preis derſelben beträgt 6 Lſt. 13 Sh. pr. Ton frei an Bord. Die Lieferung der Nägel und Platten geſchah dagegen im Inlande, und zwar zur Hälfte aus dem oberſchleſiſchen Walzwerke der Laurahütte. Die eichenen Querſchwellen haben eine Länge von 8 Fuß, ſind 6—7 Zoll ſtark und 12—14 Zoll breit; im Ganzen ſind 68500 Stück erforderlich geweſen. Zur Fertigung des Schwellen-Fundaments unter dem Hauptſchienen-Strange und den Ausweichungen ſind 8430 Schachtruthen Kies gebraucht worden.

Unter den erforderlich geweſenen Brücken ſind die beiden Lohebrücken, von je 60 Fuß im Lichten Weite, und die 3 Brücken im Weiſtritzthale, von 50 bis 150 Fuß lichter Weite die bedeutendſten, welche mit Spundwänden umgebene Stirn- und Mittelpfeiler, ſo wie hölzerne Fahrbahnen erhalten.

Außerdem ſind gebaut worden:

9 gewölbte Brücken von 6, 10, 15, 20 und 30 Fuß lichter Weite;
2 maſſive Brücken mit hölzerner Fahrbahn von 8 und 25 Fuß lichter Weite;
1 maſſive Brücke mit hölzerner Fahrbahn zur Ueberführung der Schweidnitz-Striegauer Chauſſee, von $20\frac{1}{2}$ Fuß im Lichten weit;
57 maſſive Brücken von 3 bis 4 Fuß lichter Weite und mit Granitplatten überdeckt;
107 theils maſſive theils hölzerne Seitendurchläſſe von 2, 3 bis 4 Fuß Weite. Zur Ueberführung der Kommunikations- und Feldwege waren überhaupt 96 Ausweichungen erforderlich.

Die Anzahl der auf der Zweigbahn erbauten Brücken beläuft ſich auf:

6 maſſive gewölbte Brücken von 6 bis 45 Fuß lichter Weite;
4 maſſive, mit Granitplatten überdeckte Durchläſſe von 3 bis 4 Fuß im Lichten weit;
1 maſſive Ueberbrückung mit hölzerner Fahrbahn von 132 Fuß lichter Weite.

Von den Bahnhöfen befinden ſich die bedeutendſten zu Breslau und Freiburg; auf dem letzteren geſchieht die Bereitung der Coaks in 12, zu zwei Satz vereinigten Oefen. Zum Bau eines dritten Ofens, welcher, im Falle einer von beiden ſchadhaft werden ſollte, unumgänglich nöthig iſt, ſind die zur Beendigung deſſelben im Laufe des Jahres 1844 nöthigen Anſtalten getroffen worden.

g. Betriebs-Einrichtungen.

An Lokomotiven ſind im Ganzen 9 vorhanden; hiervon ſind 6 von Sharp, Roberts u. Komp. in Mancheſter, 1 von William Norris in Philadelphia, 1 von Sharp u. Komp. und 1 von Robert Stephenſon. Die beiden letzteren Maſchinen ſind mit gekuppelten Treibachſen, vierzehnzölligen Zylindern und variabler Expanſion verſehen.

An Wagen ſind auf der Bahn vorhanden:

a. An bedeckten Fahrzeugen:

1 vierrädriger Wagen I. Klaſſe zu 18 Perſonen;
1 ſechsrädriger Wagen I. Klaſſe zu 24 Perſonen;
2 vierrädrige Wagen II. Klaſſe, das mittlere Koupé derſelben I. Klaſſe, zu überhaupt 52 Perſonen;
2 ſechsrädrige Wagen II. Klaſſe mit Koupés erſter Klaſſe, zu überhaupt 64 Perſonen;
3 vierrädrige Wagen II. Klaſſe zu überhaupt 90 Perſonen;
8 ſechsrädrige Wagen II. Klaſſe zu überhaupt 320 Perſonen;
6 ſechsrädrige Wagen III. Klaſſe zu überhaupt 300 Perſonen;
15 vierrädrige Wagen III. Klaſſe zu überhaupt 450 Perſonen.

b. An unbedeckten Fahrzeugen:

4 ſechsrädrige Wagen II. Klaſſe zu 200 Perſonen;
12 dergleichen zu 600 Perſonen;
10 vierrädrige Wagen III. Klaſſe zu 300 Perſonen.

c. An anderen Fahrzeugen:

4 bedeckte Wagen zur Beförderung des Paſſagierguts;
2 achträdrige bedeckte Laſtwagen;
46 unbedeckte Laſtwagen;
1 Pferdewagen;
1 Viehwagen und
2 Schneeſchlitten,

mithin überhaupt 120 Fahrzeuge verſchiedener Art.

Die Wagen ſind theils von Zoller und Pflug in Berlin, theils vom Stellmacher Finkerney in Breslau gefertigt; die Einrichtung der erſten und zweiten Klaſſe der Perſonenwagen iſt namentlich als elegant und zweckmäßig hervorzuheben.

Unter den Betriebseinrichtungen wäre noch zu erwähnen, daß auf der Bahn die patentirte Telegraphen-Konſtruktion des Fabrikenbeſitzers Treutler zur Anwendung gekommen iſt, und daß dieſelbe ſich als ſehr zweckmäßig herausſtellt.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten.

Die Einnahmen in der Zeit vom 29. Oktober 1843 bis ultimo März 1844 beliefen ſich auf 31609 Thlr. 12 Sgr. 9 Pf., und zwar:

1) Perſonengeld für 73285 Perſonen . . .	24943 Thlr.	3 Sgr.	— Pf.
2) Paſſagiergepäck-Ueberfracht	484 „	12 „	6 „
3) Transport von Vieh	87 „	3 „	— „
4) Transport von Equipagen	134 „	— „	— „
5) Fracht von 45293 Zentner Güter . .	4271 „	28 „	9 „
6) Pacht der Reſtauration u. anderer Lokale	1425 „	— „	— „
7) Extraordinäre Betriebseinnahme . . .	257 „	25 „	6 „
Summa der Einnahmen	31609 Thlr.	12 Sgr.	9 Pf.

Die Betriebseinnahmen in den einzelnen Monaten waren:

November 1843	7635 Thlr.	11 Sgr.	9 Pf.
Dezember „	4877 „	13 „	6 „
Januar 1844	5306 „	27 „	6 „
Februar „	5536 „	28 „	8 „
März „	6569 „	25 „	10 „
April „	8437 „	7 „	6 „
Mai „	13584 „	8 „	1 „

Die Betriebsausgaben in dem Zeitraume vom 29. Oktober 1843 bis 31. Dezember 1844 betrugen:

Gegenſtand.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
I. Unterhaltung der Bahn.						
a. Brücken, Durchläſſe, Uebergänge	1	14	—			
b. Anpflanzungen	—	—	—			
c. Unterhaltung des Bahnkörpers, Ober- und Unterbau, Tagelohn	4932	5	8			
d. Materialien dazu	516	15	—			
e. Bahnutenſilien	97	5	—			
f. Wachthäuſer und Signal-Vorrichtungen	90	12	4	5637	22	—
II. Unterhaltung der Gebäude.						
a. Reparatur der Gebäude	105	27	6			
b. Feuerverſicherung	88	7	6			
c. Grundabgaben für Bauſtellen	10	11	2			
d. Erſatz des Inventariums	47	14	—	252	—	2
III. Unterhaltung der Maſchinen.						
a. Reparatur der Maſchinen	191	14	4			
b. Unterhaltung an Oel, Talg, Hanf u. ſ. w.	965	1	6			
c. Tagelohn für das Putzen	315	17	—			
d. Erſatz des Inventariums	56	18	—			
e. Diverſe kleine Ausgaben	28	8	3	1556	29	1
IV. Unterhaltung der Wagen.						
a. Reparaturen	222	14	8			
b. Unterhaltung an Wagenſchmiere	162	20	2			
c. Erſatz des Inventariums	32	29	6	418	4	4

Gegenſtand.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
V. Spezielle Betriebskoſten.						
a. Tagelohn für die Wagenſchieber	1231	1	—			
b. Beleuchtung der Bahn und Bahnhöfe	595	26	9			
c. Entſchädigung für Hülfsarbeiter	108	29	6			
d. Feuerverſicherung für Güter und Gepäck	53	5	—			
e. Druck und Papier	3	20	—			
f. Inſertionen	169	23	3			
g. Druckſachen zum Betriebe	7	15	—			
h. Fuhr- und Tagelohn für das An- und Abfahren der Güter auf und von den Bahnhöfen inkl. Speſen	179	22	10			
i. Erſatz des Expeditions- und Betriebs-Inventariums	37	21	8			
k. Heizung der Empfangszimmer und Spezial-Bureaus	124	18	1	2512	3	1
VI. Brennmaterial.						
a. Steinkohlen inkl. Fuhrlohn	3637	12	—			
b. Holz, inkl. des zum Anheizen der Coaksöfen nöthigen Holzes	481	6	1			
c. Arbeitslohn bei Anfertigung der Coaks	746	4	—			
d. Erſatz des Inventariums, namentlich Reparatur der Coakskörbe	44	14	—	4909	6	1
VII. Gehalte und Diäten.						
a. Fixirte Gehalte	12036	26	5			
b. Gehalte für Hülfswächter und deren Stellvertreter	27	22	—			
c. Diäten und Reiſekoſten	123	2	—			
d. Gratifikationen	9	—	—			
e. Wohnungs-Entſchädigungen	65	25	—			
f. Meilengelder für Lokomotivführer	14	24	6	12277	9	11
VIII. Allgemeine Betriebskoſten.						
a. Schreibmaterialien für die Inſpektoren, Einnehmer u. ſ. w.	24	5	8			
b. Porto und Stempel	82	19	6			
c. Gerichtskoſten	4	17	6			
d. Senſarie und Proviſion	53	6	3			
e. Druckkoſten an Betriebs-Journalen, Koſten für Bücher und Buchbinder	313	15	6			
f. Diverſe Ausgaben	328	2	3	806	6	8
IX. Bekleidung.						
a. Reparaturen und Ergänzungen	36	9	—			
X. Koſten des Haupt-Bureaus.						
a. Holz	37	6	4			
b. Beleuchtung	5	11	4			
c. Miethe	50	—	—			
d. Schreibmaterialien	24	27	6			
e. Erſatz des Inventariums	13	2	—	130	17	2

Gegenſtand.	Thlr.	ſg.	pf	Thlr.	ſg.	pf.
XI. Waſſerkrähne, Pumpen und Drehſcheiben.						
a. Reparatur an Krähnen und Waſſerbottichen. . .	33	1	9			
b. Desgleichen an Drehſcheiben	1	24	6	34	26	3
Summa der Ausgaben .				28571	13	9
Die Einnahmen waren .				31609	12	9
mithin Ueberſchuß .				3037	29	

Dieſes Reſultat in den erſten 5 Monaten iſt zwar keinesweges glänzend, bevor man jedoch über die Rentabilität einer ſolchen Anlage nur irgend ein, dem wirklichen Erfolge nahes Urtheil fällen kann, iſt ein mehrjähriger Betrieb erforderlich, indem erſt nach und nach der Weg, auf dem ſich die Verkehrsverhältniſſe ſeit Jahrhunderten fortbewegten, von denſelben verlaſſen und der eröffnete neue Weg betreten werden kann. Die bisher erlangten Reſultate können um ſo weniger einen Maaßſtab dazu liefern, da die Eröffnung der Bahn kurz vor Eintritt der, einem derartigen Unternehmen überhaupt nicht günſtigen, Jahreszeit erfolgte, und der bisher darauf bewirkte Betrieb nur eine ſolche in ſich ſchließt, auch der Güterverkehr erſt mit dem 1. Januar 1844 ins Leben treten konnte.

Zieht man nun ferner in Betracht, daß gerade dieſe Bahn des reizenden Gebirges und der darin befindlichen, ſo äußerſt wohlthätigen Quellen wegen, während der ſchönen Jahreszeit insbeſondere, ſehr lebhaft benutzt werden wird; daß ferner der Güterverkehr auf vielen Bahnen erſt nach Verlauf eines Jahres eröffnet und dann innerhalb eines gleichen, ja oft wohl noch größeren, Zeitraums ſich erſt nach und nach zu einer gewiſſen Höhe aufgeſchwungen hat, ſo dürfte dieſem Unternehmen die ſichere Ausſicht auf einen glücklichen Erfolg ebenfalls nicht abzuſprechen, ſondern derſelbe ganz unzweifelhaft zu erwarten ſein.

In Hinſicht auf die Koſten des Feuerungsmaterials iſt zu erwähnen, daß dieſe in der erſten Zeit des Betriebes dadurch ſehr geſteigert wurden, daß von den 12 in zwei Satz eingeſchloſſenen Coaksöfen nur die Hälfte erſt im Monat Februar 1844 benutzt werden konnte, da nach deren Vollendung ein für die Erhaltung der Oefen äußerſt langſames, viele Wochen in Anſpruch nehmendes, Anfeuern ein Haupterforderniß iſt. Es war daher nöthig, den zum Heizen der Maſchinen erforderlichen Coaks bis dahin in Meilern zu erzeugen, und mit dieſer Gewinnung auch theilweiſe fortzufahren, da ſechs Oefen nicht im Stande waren, den nöthigen Bedarf zu liefern; der zweite, ebenfalls aus ſechs Oefen beſtehende, Satz aber erſt mit Anfang Mai 1844 in Betrieb geſetzt werden konnte.

Zur Bildung der Coaks in Meilern konnten aber nur Stückkohlen, von denen die Tonne franco Bahnhof 25 Sgr. koſtete, verwendet werden, wohingegen zur Vercoakſung in Oefen nur Kohlen in Anwendung kommen durften, deren Werth franco Bahnhof ſich auf höchſtens 13—13½ Sgr. pro Tonne

belief, wodurch ſowohl die Erzeugungskoſten, als auch die pro Meile ermittelten, äußerſt verſchiedenen Koſtenbeträge, je nachdem nämlich mehr oder weniger Meiler- oder Oefen-Coaks fabrizirt und verbraucht worden iſt, vollkommen gerechtfertigt erſcheinen.

In den Monaten November und Dezember 1843 kam nämlich der Geſellſchaft die Tonne Coaks, à 4 Berliner Scheffel, auf 1 Thlr. 3 Sgr. 6 Pf., der Korb gleich 2 Berliner Scheffel, daher auf 16 Sgr. 9 Pf.; im Januar und Februar 1844 die Tonne auf 18 Sgr., der Korb daher nur auf 9 Sgr.; im März die Tonne auf 25 Sgr. 9 Pf., und mithin der Korb auf 12 Sgr. 10½ Pf. zu ſtehen, woraus ſich überhaupt ein Durchſchnittspreis von 12 Sgr. 10½ Pf. pro Korb ergiebt.

Eben ſo koſtete in dem Monat November 1843 die Dampferzeugung, inkl. des zum Vorheizen erforderlichen Holzes, pro Meile 1 Thlr. 4 Sgr. 4 Pf.

im Dezember .	1 „	2 „	3 „
„ Januar .	— „	19 „	11 „
„ Februar .	— „	22 „	11 „
„ März . .	— „	29 „	11 „

Nach dieſen Ermittelungen ſind die folgenden Zuſammenſtellungen, aus welchen zugleich die überhaupt von den Maſchinen zurückgelegte Meilenzahl, ſo wie der Verbrauch an Holz, Baum- und Brennöl, Talg und Hanf zu erſehen iſt, entworfen.

Monat.	Zurückgelegter Weg in Meilen.	Coaks.	Preis pro Korb.		Geldbetrag.			Holz, Klafter à $6\frac{1}{3}$ Thlr.	Geldbetrag.			Vorgut Pfd. à $3\frac{1}{3}$ Sgr.	Geldbetrag.			Baumöl à Pfd. 4 Sgr. 10 Pf.	Geldbetrag.			Brennöl Pfd. à $3\frac{1}{2}$ Sgr.	Geldbetrag.			Hanf, Werg u.ſ.w.	Geldbetrag.			Talg Pfd. à $4\frac{3}{4}$ Sgr.	Geldbetrag.			Summe des Geldbetrages.		
		Körbe.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.		Thl.	ſg.	pf.		Thl.	ſg.	pf.		Thl.	ſg.	pf		Thl.	ſg.	pf.	Pfd.	Thl.	ſg.	pf.		Thl.	ſg.	pf	Thlr.	ſg.	pf.
V. 29. Oktbr. bis ult. November 1843	$1175\frac{3}{4}$	2216	16	9	1237	8	—	17	107	20	—	305	33	26	8	943	151	27	10	$73\frac{1}{4}$	8	16	4	65	15	5	—	92	14	17	—	1569	—	10
Dezbr. 1843	1061	1918	16	9	1070	26	6	$11\frac{1}{15}$	70	2	8	1078	119	23	4	75	12	2	6	111	12	28	6	144	33	18	—	48	7	18	—	1326	29	6
Januar 1844	$1109\frac{3}{8}$	2205	9	—	661	15	—	$11\frac{13}{15}$	75	4	8	1044	116	—	—	142	22	26	4	86	10	1	—	99	3	25	6	44	6	29	—	896	11	6
Februar "	$1045\frac{1}{2}$	2404	9	—	721	6	—	$12\frac{9}{30}$	77	27	—	952	105	23	4	492	79	8	—	79	9	6	6	107	4	4	10	$70\frac{1}{2}$	11	4	11	1008	20	7
März "	$1142\frac{3}{8}$	2449	12	$10\frac{1}{2}$	1051	—	10	$12\frac{29}{30}$	88	13	8	997	110	23	4	357	57	15	6	57	7	15	9	88	3	12	8	$37\frac{1}{2}$	5	28	1	1324	19	10
Summa .	5534	11192	--	—	4741	26	4	$66\frac{1}{5}$	419	8	—	4376	486	6	8	2009	323	20	2	323	48	8	1	503	60	6	—	292	46	7	—	6125	22	3

Nach der vorſtehenden Zuſammenſtellung koſtet alſo die Meile im Durchſchnitt:

Monat.	Meilen.	An Dampferzeugung, als: Coaks und Holz. Summariſcher Geldbetrag. Thlr.	sg.	pf.	Durchſchnitt pro Meile. Thlr.	sg.	pf.	An Putz- und Schmier-Material. Summariſcher Geldbetrag. Thlr.	sg.	pf.	Durchſchnitt pro Meile. Thlr.	sg.	pf.
Vom 29. Oktober bis ultimo November 1843. .	$1175\frac{3}{4}$	1344	28	—	1	4	4	224	2	10	—	5	8
Dezember 1843 . . .	1061	1140	29	2	1	2	3	186	—	4	—	5	3
Januar 1844	$1109\frac{3}{8}$	736	19	8	—	19	11	159	21	10	—	4	3
Februar „	$1045\frac{1}{2}$	799	3	—	—	22	11	209	17	7	—	6	—
März „	$1142\frac{3}{8}$	1139	14	6	—	29	11	185	5	4	—	4	10
Summa .	5534	5161	4	4	4	19	4	964	17	11	—	26	—
Durchſchnittspreis für 5 Monate alſo . .	—	—	—	—	—	27	$10\frac{2}{5}$	—	—	—	—	5	$2\frac{2}{5}$

Geldwerth der Coaks und des Holzes . .	5161 Thlr.	4 Sgr.	4 Pf.
„ des Putz- und Schmiermaterials	964 „	17 „	11 „
Summa .	6125 Thlr.	22 Sgr.	3 Pf.

Die Koſten für die Dampferzeugung pro Meile, inkl. des zum Vorheizen erforderlichen Holzes, ergaben ſich demnach auf 27 Sgr. $10\frac{2}{5}$ Pf. Eine Tonne im Ofen erzeugter Coaks koſtete überhaupt 18 Sgr. Dieſer Preis wird ſich aber jedenfalls ermäßigen, ſobald die zur Fabrikation deſſelben nöthigen Arbeiter nur erſt eine größere Uebung erlangt haben, wodurch ſich alsdann auch die Koſten pro Meile niedriger ſtellen werden.

Für die Beſchaffung des Putz- und Schmiermaterials war, exkl. des Tagelohns für die Putzer, ein Koſtenbetrag von 5 Sgr. $2\frac{2}{5}$ Pf. pro Meile erforderlich; inkl. des Lohnes derſelben, welches ſich auf 315 Thlr. 17 Sgr. belief, aber pro Meile 6 Sgr. $10\frac{9}{10}$ Pf.

In Betreff der Reparatur der Maſchinen, wozu überhaupt 191 Thlr. 14 Sgr. 4 Pf. erforderlich geweſen ſind, verdient bemerkt zu werden, wie dieſelbe bedeutend geringer ausgefallen ſein würde, wenn nicht, in Folge der Verwendung des in Meilern fabrizirten, von allen Schwefeltheilen auf dieſe Weiſe nicht genug zu befreienden, Coaks, die Roſtſtäbe zu ſehr angegriffen worden wären und häufig durch neue erſetzt werden mußten.

Eben ſo iſt die für die Reparatur der Wagen ausgeworfene Summe von 222 Thlr. 14 Sgr. 8 Pf. nur größtentheils durch das Auseinandernehmen und Wiederaufrichten derjenigen Federn, welche mit zu geringer Spannkraft von Hauſe aus verſehen waren, entſtanden.

i. Fahrordnung, Tarif.

Im Winter gehen täglich die Züge zwei-, im Sommer dreimal von Breslau und Freiburg ab, und erreichen, nachdem ſie ſich in Ingramsdorf gekreuzt haben, nach Verlauf von 2 Stunden ihr Ziel.

Fahrtaxe für eine Perſon.

In Silbergroſchen.

Von der Station	nach dem Anhaltepunkt Schmolz.		nach der Station Kanth.			nach dem Anhaltepunkt Mettkau.		nach d. Station Ingramsdorf.			nach der Station Königszelt.			nach der Station Freiburg.		
	2. Klaſſe.	3. Klaſſe.	1. Klaſſe.	2. Klaſſe.	3. Klaſſe.	2. Klaſſe.	3. Klaſſe.	1. Klaſſe.	2. Klaſſe.	3. Klaſſe.	1. Klaſſe.	2. Klaſſe.	3. Klaſſe.	1. Klaſſe.	2. Klaſſe.	3. Klaſſe.
Breslau	8	4	16	11	7	—	—	28	19	12	39	26	17	45	30	20
Von Schmolz			—	8	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Von Kanth						8	4	12	8	5	23	15	10	30	20	13
Von Mettkau								—	8	4	—	—	—	—	—	—
Von Ingramsdorf											10	7	5	18	12	8
Von Königszelt														8	6	4

Für Kinder unter 2 Jahren, die auf dem Arme getragen werden und ihren Platz auf dem der Angehörigen finden, wird nichts gezahlt. Für ältere Kinder ſind Billets zu löſen, jedoch können zwei Kinder unter 10 Jahren auf *ein* Billet mitgenommen werden. Der Verkauf der Fahrbillets in Breslau und in Freiburg geſchieht bis 5 Minuten vor dem Abgange der Züge; die Paſſagiere auf den Zwiſchenſtationen und Anhaltepunkten haben ſich jedoch eine viertel Stunde vor der beſtimmten Abfahrt einzufinden und die Fahrbillets ſofort zu löſen.

Gepäck-Ueberfrachttaxe

In Silbergroſchen.

(50 Pfund frei.)

	Pfund. 51-70	Pfund. 71-90	Pfund 91-110	Pfund. 111-130	Pfund. 131-150	Pfund. 151-170	Pfund. 171-190	Pfund. 191-210
Von Breslau nach:								
Kanth . . .	3	4	4	5	5	6	6	7
Ingramsdorf .	5	5	6	7	8	9	10	11
Königszelt . .	7	8	9	10	11	12	13	14
Freiburg . . .	8	9	10	11	12	13	14	15
Von Kanth nach:								
Ingramsdorf .	2	2	3	3	4	4	5	5
Königszelt . .	4	4	5	6	7	8	8	9
Freiburg . . .	5	5	6	7	8	9	10	11
Von Ingramsdorf nach:								
Königszelt . .	2	2	3	3	4	4	5	5
Freiburg . . .	3	4	4	5	5	6	7	7
V. Königszelt nach:								
Freiburg . . .	2	2	3	3	4	4	5	5

Für die Beförderung der Gepäck-Ueberfracht von den Stationen *nach* Breslau bleibt die Taxe unverändert. Bei Mehrgewicht über 210 Pfund wird für jede 20 Pfund 1 Silbergroſchen erhoben.

Das Paſſagiergepäck muß, mit dem Namen des Eigenthümers und des Beſtimmungsortes deutlich bezeichnet, eine halbe Stunde vor Abgang der Züge, unter Vorzeigung des Fahrbillets, an die Paſſagier-Gepäck-Expedition abgeliefert werden. — Auf den Anhaltepunkten wird Paſſagiergepäck weder angenommen noch ausgegeben.

Fahrtaxe für den Transport von Equipagen.

In Thalern.

				I. Kl.	II. Kl.
Von	Breslau . .	nach	Kanth . . oder zurück	5	3
„	„	„	Ingramsdorf „ „	5	3
„	„	„	Königszelt „ „	7	5
„	„	„	Freiburg „ „	7	5
„	Kanth	„	Ingramsdorf „ „	5	3
„	„	„	Königszelt „ „	5	3
„	„	„	Freiburg „ „	7	5
„	Ingramsdorf	„	Königszelt „ „	5	3
„	„	„	Freiburg „ „	4	3
„	Königszelt	„	„ „ „	5	3

Zu der I. Klaſſe gehören: alle bedeckten Equipagen und alle ſchwer bedeckten Reiſewagen überhaupt.

Zu der II. Klaſſe dagegen: alle übrigen Wagen.

Die Beſtimmung der Klaſſe erfolgt durch den Bahnhof-Inſpektor.

Die Hinſchaffung der Equipagen nach den Bahnhöfen muß mindeſtens eine Stunde vor Abgang der Dampfwagenzüge Statt finden.

Perſonen, welche in ihren Wagen mitfahren wollen, haben Billets II. Klaſſe, und auf dem Bock oder Hinterſitz ſitzende Perſonen haben Fahrbillets III. Klaſſe zu löſen. Equipagen werden nur von und nach den Bahnhöfen Breslau, Kanth, Ingramsdorf, Königszelt und Freiburg befördert und müſſen eine Stunde vor Abgang der Züge auf den Bahnhof eingeliefert, auf den Bahnhöfen bei Kanth, Ingramsdorf und Königszelt auch 24 Stunden vorher angemeldet werden.

Frachtgütertarif inkl. Feuerverſicherung.

Frachtſatz A., für Steinkohlen, Kalk, Coaks.

Steinkohlen, Coaks, in Partien unter 18 Tonnen, werden loſe zur Beförderung nicht angenommen.

Das Auf- und Abladen der Steinkohlen iſt mit 9 Pf. pro Tonne zu vergüten.

Bei vorher eingegangener Verpflichtung von einem Abſender:

30 Mille Tonnen Steinkohlen pro Jahr für die Fahrt von Freiburg nach Breslau aufzugeben, werden nach Jahresſchluß 10 Prozent von dem ganzen Frachtbetrage vergütet.

Frachtſatz B., für bearbeitete Granit-, Sand-, Back-, Bau- und Pflaſterſteine.

Frachtſatz C., für Getreide.

Frachtſatz D., für Farbehölzer, Metalle, Sämereien, Erze, Mineralien, Kolonialwaaren und alle von A. bis F. nicht ſpeziell benannten Transportgegenſtände.

Frachtſatz E., für Glaswaaren, Porzellan, Wolle, Flachs, Hanf, Federn, Betten und dergleichen voluminöſe Transportgegenſtände.

Frachtſatz F., für Möbel, Inſtrumente, Spiegel, Uhren.

Von oder zurück	pro Tonne. A.		pro Zentner. B.		pro Zentner. C.		pro Zentner. D.		pro Zentner. E.		pro Zentner. F.	
	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.
Breslau nach:												
Kanth	5	6	1	3	1	9	2	6	2	9	6	—
Ingramsdorf .	8	—	1	9	2	9	3	6	4	3	10	—
Königszelt . .	10	—	2	3	3	6	4	6	5	9	14	—
Freiburg . . .	10	—	2	6	4	—	5	—	6	6	16	—
Kanth nach:												
Ingramsdorf .	4	—	1	—	1	6	2	—	2	—	4	—
Königszelt . .	6	6	1	6	2	3	3	—	3	6	8	—
Freiburg . . .	8	—	1	9	2	9	3	6	4	3	10	—
Ingramsdorf nach:												
Königszelt . .	4	—	1	—	1	6	2	—	2	—	4	—
Freiburg . . .	5	6	1	3	1	9	2	6	2	9	6	—
Königszelt nach:												
Freiburg . . .	4	—	1	—	1	6	2	—	2	—	4	—

Bei kleinen Frachtgüterpoſten bis einſchließlich 5 Zentner tritt in allen Rubriken eine Erhöhung von 10 Prozent des Frachtbetrages ein.

Die Spedition der Güter von und nach dem Breslauer Bahnhofe (ausſchließlich der unter Frachtſatz F. aufgeführten), ſofern dieſelbe von den Empfängern oder Abſendern nicht ſelbſt bewirkt wird, hat der Kaufmann Kärger gegen die feſtgeſetzte Vergütung von 6 Pf. pro Zentner und von 2 Sgr. für die Tonne Steinkohlen, Coaks oder Kalk übernommen.

k. Verzinſung, Dividende.

Die ſtatutenmäßige Verzinſung iſt vier Prozent; eine Dividende iſt bis jetzt noch nicht gezahlt worden.

l. Perſonen-Frequenz.

Vom 29. Oktober bis ult. November 1843 fuhren auf der Bahn:

	Perſonen.	Die Einnahme dafür war					
	22066	7457	Thlr.	8	Sgr.	—	Pf.
Im Dezember 1843	14037	4500	„	2	„	—	„
„ Januar 1844	12423	4308	„	25	„	—	„
„ Februar „	11581	3791	„	16	„	—	„
„ März „	13178	4891	„	12	„	—	„
„ April „	20034	6121	„	24	„	—	„
„ Mai „	26561	10925	„	6	„	—	„

m. Güter-Frequenz.

Der eigentliche Güterverkehr iſt erſt ſeit dem 1. Januar 1844 eröffnet, und beſtand der frühere Transport nur in Paſſagiergepäck, Vieh und Equipagen.

Vom 29. Oktober bis ult. November 1843 wurden für dieſe Gegenſtände eingenommen:

						178 Thlr.	3 Sgr.	9 Pf.		
im Dezember 1843						377 „	11 „	6 „		

		Güter.				Einnahme für Vieh, Equipagen und Güter.		
„ Januar	1844	9622 Ztr.	75	Pfund.	998 Thlr.	2 Sgr.	6 Pf.
„ Februar	„	18154 „	37	„	1745 „	12 „	8 „
„ März	„	17516 „	21	„	1678 „	13 „	10 „
„ April	„	26144 „	8	„	2315 „	13 „	6 „
„ Mai	„	22766 „	42	„	2659 „	2 „	1 „

Sowohl die Perſonen- als auch die Güter-Frequenz hat in der letztern Zeit bedeutend zugenommen; es ſteht jedoch zu erwarten, daß dieſelbe ſich in den Sommermonaten und ſpäter von Jahr zu Jahr noch mehr ſteigern wird, da die in den ſchleſiſchen Gebirgen befindlichen Bäder gewiß zu einer Vermehrung des Verkehrs weſentlich beitragen werden.

18. Liegnitz-Königszelt und Schweidnitz-Frankenſteiner Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Der Geheime Kommerzien-Rath Kramſta in Freiburg und der Baurath Krauſe in Liegnitz, welcher letztere den erſten Entwurf zur Oberſchleſiſchen Eiſenbahn gemacht hatte, projektirten im Anfange des Jahres 1843 eine Eiſenbahn von Freiburg nach Liegnitz, um einestheils den erſteren Ort mit Maltſch, anderntheils das niederſchleſiſche Gebirge auf näherem Wege mit Berlin zu verbinden. Maltſch iſt ein Dorf mit einem Hafen an der Oder, 5 Meilen unterhalb Breslau. Der Waarenverkehr zwiſchen dem ſchleſiſchen Gebirge und Berlin wird über dieſen Ort betrieben, und da die Niederſchleſiſch-Märkiſche Bahn auf ihrem Wege von Breslau nach Liegnitz Maltſch berührt, ſo würde auf dieſe Weiſe die Spedition von Kohlen und andern Erzeugniſſen des niederſchleſiſchen Gebirges zur Oder weſentlich erleichtert und außerdem der Perſonentransport aus einem Theile des Gebirges nach Liegnitz zum Anſchluß an die von Breslau nach Frankfurt führende Eiſenbahn bewirkt werden.

Die Bahn ſollte ſich bei Königszelt an die Breslau-Freiburger Bahn anſchließen und ſo eine Verbindung dieſer Bahn mit der Niederſchleſiſch-Märkiſchen auf kürzerem Wege als über Breslau herbeiführen.

Die Stadt Jauer verſprach, auf den Vorſchlag des Magiſtrats, ſich bei dieſem auszuführenden Unternehmen zu betheiligen, ſobald der Zuſammentritt eines Komités aus Liegnitz, Freiburg und Jauer erfolgt ſei, um über den Weg der Bahn das Nähere zu beſprechen, ſo wie, wenn insbeſondere dahin gewirkt werde, einen Bahnhof oder eine Station in der Vorſtadt vor Jauer

anzulegen, da die Stadt auf dieſe Art einigen Nutzen für das allgemeine Beſte durch dieſe Anlage erwarten könne.

Zwiſchen dem Kommerzienrath Ruffer, dem Grafen Hochberg, als Mitglieder der Verwaltungsbehörden der Breslau-Freiburger Eiſenbahn, und dem vorher erwähnten Komité wurden nun Unterhandlungen eingeleitet, welche unter dem 30. November 1843 eine Vereinbarung mit dem gedachten Komité herbeiführten, in welcher der Geſellſchaft der Freiburger Bahn das Recht vorbehalten wurde, als Theilnehmerin an dem Unternehmen beizutreten.

Zu gleicher Zeit faßte man auch den Plan auf, die von Königszelt nach Schweidnitz führende Zweigbahn bis Frankenſtein auszudehnen, um durch Fortſetzung derſelben eine zuſammenhängende Verbindung am Fuße des Gebirges von Liegnitz bis zur öſterreichiſchen Grenze herzuſtellen.

In der hierauf am 11. Dezember 1843 gehaltenen General-Verſammlung der Breslau-Freiburger Aktionäre wurde in Bezug auf dieſe projektirten Eiſenbahnlinien einſtimmig der Beſchluß gefaßt:

> daß, ſofern die Geſellſchaft es unternehmen werde, entweder jene beiden Bahnſtrecken, oder auch die Eine oder die Andere in Ausführung zu bringen, dies doch nur unter dem Vorbehalte geſchehen ſolle, daß finanziell das Unternehmen in ſeiner gegenwärtigen, die Verbindung Breslau's mit Schweidnitz und Freiburg umfaſſenden, Geſtalt von jeder weiteren Ausdehnung getrennt bleiben ſolle.

Unter dieſer Grundbedingung, und nach Mittheilung des vom Grafen von Hochberg und vom Kommerzienrathe Ruffer mit dem zu Liegnitz beſtehenden Komité geſchloſſenen Abkommens, wurde ferner einſtimmig beſchloſſen:

> daß die Geſellſchaft in die ihr in dieſem Abkommen reſervirten Rechte trete, mithin die vom Grafen Hochberg und vom Kommerzienrathe Ruffer unter Vorbehalt der Genehmigung für ſie abgegebene Erklärung beſtätige.

Man nahm ſodann in weitere Berathung:

> ob dieſe Bahnſtrecke von Liegnitz bis Jauernik mit der weiteren von Schweidnitz nach Frankenſtein zu führenden Eiſenbahn als ein Unternehmen erachtet werden ſolle?

Dieſe Frage wurde durch Stimmenmehrheit bejaht und zugleich der Beſchluß gefaßt:

> daß das Direktorium autoriſirt ſein ſollte, beide Bahnſtrecken ſpeziell nivelliren und veranſchlagen zu laſſen, und daß das Liegnitzer Komité verhältnißmäßig nach dem eventuell zugeſicherten Aktienbetrage an den dafür zu verwendenden Koſten Theil nehmen ſolle; daß ferner der Verwaltungsrath nach Aufnahme der beſchloſſenen Nivellements autoriſirt ſein ſolle, die weiteren Schritte zur Erlangung der Konzeſſion zu thun, auch Zeichnungen auf dieſe neue Bahn von den Aktionären der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eiſenbahn-Geſellſchaft in der Art entgegenzunehmen, daß der Beſitzer jeder Stamm-Aktie berechtigt ſei, eine Aktie des auf die zwei projektirten Bahnſtrecken bezüglichen Unternehmens zu zeichnen.

Es fand hierauf eine allgemeine Beſichtigung des Terrains durch den Ober-Ingenieur der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eiſenbahn Statt, worauf demnächſt jetzt mit dem ſpeziellen Nivellement vorgegangen wird. Um die hierdurch entſtehenden Koſten zu decken, wurde unterm 29. April 1844 nachſtehende Bekanntmachung des Verwaltungsrathes der vorhin erwähnten Eiſenbahn erlaſſen:

„In der am 11. Dezember 1843 Statt gefundenen General-Verſammlung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eiſenbahn-Geſellſchaft iſt der Beginn der Vorarbeiten, Behufs der Weiterführung dieſer Bahn von Schweidnitz nach Frankenſtein und von Königszelt nach Liegnitz, beſchloſſen, und beſtimmt worden, daß die Betheiligung bei dieſer Bahn den Inhabern von Stamm-Aktien der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eiſenbahn in der Art ſeiner Zeit zuſtehen ſoll, daß ihnen geſtattet ſei, ſich mit einer, ihrem Aktien-Betrage gleichkommenden Summe zu betheiligen.

Nachdem dieſe Vorarbeiten ſeit längerer Zeit bereits begonnen haben, fordern wir zur Ausführung dieſes Beſchluſſes die Inhaber der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Stamm-Aktien, welche ſich dieſes Recht auf eine künftige Betheiligung für ihre Aktien ſichern wollen, hierdurch auf, dieſe letztere in unſerem Büreau, innerhalb der Zeit vom 20. Mai bis 25. Juni d. J. inkl. zu präſentiren, ein mit dem Namen des Inhabers unterſchriebenes Verzeichniß der Nummern nach deren Reihenfolge zu übergeben und zugleich zu den Koſten der Vorarbeiten Ein halbes Prozent, mithin Einen Thaler pro Aktie einzuzahlen. Die Aktien werden auf der Rückſeite mit einem, die erfolgte Präſentation dokumentirenden und zugleich als Quittung über die Berichtigung des halben Prozents dienenden Stempel verſehen und den Produzenten ſofort zurückgegeben werden.

Sobald das Unternehmen zur Ausführung gelangt, ſind die Beſitzer abgeſtempelter Aktien bei Verluſt des zugeſicherten Rechts und des eingezahlten Betrages verpflichtet, ſich auf Grund einer ſpäter zu erlaſſenden Aufforderung über die Betheiligung bei dem Unternehmen in einer durch die Aufforderung zu beſtimmenden Form zu erklären.

Diejenigen der Herren Aktionäre, welche die Aktien nicht innerhalb der Zeit vom 20. Mai bis 25. Juni c. inkl. auf die oben vorgeſchriebene Art und Weiſe und unter Einzahlung des halben Prozentes präſentiren, werden als auf das ihnen zugeſicherte Recht verzichtend erachtet."

Wenn durch den bei der Berlin-Stralſunder Eiſenbahn erwähnten Miniſterial-Erlaß vom 11. April 1844 dieſem Projekte auch vorläufig ein Ziel geſetzt ſein ſollte, ſo ſteht deſſen Ausführung doch gewiß in der Zukunft zu erwarten, da daſſelbe für das materielle Wohl des ſchleſiſchen Gebirges von großer Wichtigkeit iſt.

19. Eiſenbahn zwiſchen Frankenſtein, Patſchkau, Neiſſe, Neuſtadt und Leobſchütz.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

In einer am 8. Januar 1844 zu Neiſſe Statt gefundenen Verſammlung der Deputirten der Kommunen Frankenſtein, Patſchkau, Neiſſe, Neuſtadt und Leobſchütz wurde unter zuſtimmender Theilnahme der Vertreter der Breslau-Freiburger und Neiſſe-Brieger Eiſenbahn-Geſellſchaft der Bau einer Bahnlinie zur Verbindung genannter Städte mit gleichzeitiger Anknüpfung an die Liegnitz-Freiburg-Frankenſteiner Bahn einer- und an die Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn andererſeits beſchloſſen. Der letztere Anſchluß ſollte nach Umſtänden über Ratibor oder über Jägerndorf und Troppau vermittelt werden, von wo aus die beſtimmteſten offiziellen Anforderungen und höchſt vortheilhaften Anerbieten, denen Mitglieder des Hohen Erzhauſes nicht fremd ſein ſollten, vorlagen. Zur Ausführung der Vorarbeiten waren von den genannten Städten namhafte Beiträge bewilligt und unter Vorſitz des für das Unternehmen raſtlos thätigen und hochverdienten Landgerichtsraths Hennig ein Komité von fünf Mitgliedern zur Führung der vorläufigen Geſchäfte gebildet worden.

In einem, dieſen Gegenſtand beſprechenden, Artikel der Breslauer Zeitung heißt es:

„Wir erblicken in den patriotiſchen Beſchlüſſen dieſes neuen Städtebundes, deren höhere Genehmigung wohl nicht zu bezweifeln iſt, die Vervollſtändigung des ſchleſiſchen Eiſenbahnſyſtems durch Herſtellung einer ununterbrochenen Eiſenbahnlinie am Saume des Gebirges, und ſprechen die wohlbegründete Meinung aus, daß einem Bahnzuge, welcher ohne Konkurrenz mit einer Schifffahrtslinie die boden- und induſtriereichſten und bevölkertſten Gegenden Norddeutſchlands durchſchneidet und dabei Punkte verbindet, wie Liegnitz, Jauer, Striegau, Schweidnitz, Peterswaldau, Reichenbach, Langenbielau, Frankenſtein, Kamenz, Patſchkau, Ottmachau, Neiſſe, Ziegenhals, Neuſtadt, Leobſchütz, Jägerndorf und Troppau, glänzende Reſultate um ſo weniger entgehen können, als derſelbe gleichzeitig der Donau und Wien, Prag über Glatz, ſo wie Breslau, Berlin und Dresden die Hand bieten wird. Die mächtigen und unwandelbaren Verhältniſſe, welche jene faſt ununterbrochen 200000 Einwohner repräſentirende Städte-Gaſſe längs des Fußes der ſchleſiſchen Berge hervorrief und emporblühen ließ, müſſen unzweifelhaft auch der ihre Verbindung vermittelnden Eiſenbahn zu Gute kommen, und wir können deshalb dies Projekt nur ein ſehr glückliches nennen. Daſſelbe wird mit ſeinen Verzweigungen Schleſien zwiſchen Oder und Gebirge ein Bahnnetz geben, wie noch keine Gegend des europäiſchen Feſtlandes ſich deſſelben erfreut, und der hier zu erwartende hohe Aufſchwung der Induſtrie und Landeskultur wird auch für die näheren und entfernteren Bewohner von den erſprießlichſten Folgen ſein.

Der Verknüpfungspunkt der projektirten Linie mit der Ferdinands-Nordbahn iſt, wie bereits berührt, noch Gegenſtand der in Troppau, bis zu welcher Stadt der jenſeitige Bau geſichert, eingeleiteten Unterhandlungen. Es mag jedoch derſelbe auch in der einen oder der andern Richtung zu Stande kom-

men, ſo können die entwickelten Reſultate dadurch nicht geſchmälert werden; die einzig möglichen Folgen des Entwurfs dürften die dadurch neutraliſirte Anſchlußlinie zwiſchen Koſel und Ratibor treffen, ein Ereigniß, welches dieſes Gebiet, dem bereits die Oberſchleſiſche Bahn und die ſchiffbare Oder die Hand bieten, wohl am leichteſten verſchmerzen mag."

Das Komité fand ſich hierauf veranlaßt, Deputirte nach Berlin zu ſchikken, um von Seiten der Staatsverwaltung ein allgemeines Zugeſtändniß zu erhalten, daß der Bau einer Eiſenbahn von Frankenſtein über Patſchkau, Neiſſe, Neuſtadt, Leobſchütz nach Troppau bewilligt werden würde. Es konnte ſein Geſuch nur auf ein allgemeines Zugeſtändniß beſchränken und die Ertheilung einer förmlichen Konzeſſion für jetzt noch nicht nachſuchen, da zur Begründung eines ſolchen Antrages die Vorlage der das Projekt umfaſſenden Vorarbeiten erforderlich war. Man wollte dieſe vorläufig aus dem Grunde nicht fertigen laſſen, damit den Aktionären für den Fall, daß ſich die Staatsverwaltung entſchieden gegen den Bau dieſer Bahn ausſprechen ſollte, nicht unnütze Koſten entſtehen möchten. Die Deputirten gelangten in Berlin zu der Ueberzeugung, daß ſich dem Baue dieſer Bahn, Hinſichts der Einmündung nach Troppau hin, vorläufig manche Schwierigkeiten entgegenſtellten, die nicht beſeitigt werden konnten, weshalb dieſelben ihre Anträge wegen Erlangung dieſes allgemeinen Zugeſtändniſſes auf die erſte Idee des Unternehmens, daß der Anſchluß der Bahn an die Koſel-Oderberger Eiſenbahn bei Ratibor erfolgen ſollte, richteten.

Obgleich man ſich dieſem Projekte geneigter zeigte, ſo beweiſt doch nachſtehender Erlaß des Finanz-Miniſters an den Bürgermeiſter zu Neiſſe, daß wenigſtens in der nächſten Zukunft an eine Ausführung dieſes Planes noch nicht zu denken iſt.

Nachdem auch in der Provinz Schleſien bereits in großer Ausdehnung Eiſenbahn-Unternehmungen eingeleitet worden ſind, kann ich für die nächſte Zeit keine Veranlaſſung finden, die Genehmigung für die mancherlei Eiſenbahn-Projekte, welche neuerdings dort angeregt worden, Allerhöchſten Orts zu befürworten. Erſt dann, wenn die eingeleiteten Eiſenbahn-Anlagen zur Ausführung gediehen ſind, oder wenigſtens der Vollendung ſich nähern, wird es an der Zeit ſein, die etwa weiter noch auszuführenden Verbindungen in nähere Erwägung zu nehmen, wobei ſodann dem in der Vorſtellung vom 29. Februar d. J. vorgetragenen Geſuche um Ertheilung der Konzeſſion für eine Eiſenbahn von Frankenſtein über Patſchkau, Neiſſe, Neuſtadt, Leobſchütz zum Anſchluß an die Koſel-Oderberger Eiſenbahn bei Ratibor diejenige Berückſichtigung gewidmet werden wird, welche den genannten Städten und den von der Fahrlinie zu durchſchneidenden Kreiſen gebührt.

Die Anlagen der obigen Vorſtellung erfolgen hierneben zurück.

Berlin, den 13. März 1844.

Der Finanz-Miniſter

von Bodelſchwingh.

An den Bürgermeiſter Herrn von Adlersfeld
in Neiſſe.

20. Guben=Rieſaer Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Seit längerer Zeit machte ſich inmitten der von dem Eiſenbahnnetz der
Berlin=Leipzig=Dresdener,
Berlin=Frankfurter,
Niederſchleſiſch=Märkiſchen und
Dresden=Görlitzer Eiſenbahn
umſchloſſenen Landestheile der Wunſch geltend, eine paſſende Verbindungs=Eiſenbahn, zum Anſchluß an dieſe Bahnlinien, ſich gegeben zu ſehen. Nachdem der hierauf gerichtete Wunſch in amtlicher Weiſe von der Stadt Kottbus bei dem ult. Februar 1844 ſtattgefundenen Kommunal=Landtage zu Lübben angeregt worden, hatte ſich ein Verein gebildet, welcher in einem unterm 2. April 1844 erlaſſenen Zirkular zu einer am 18. deſſelben Monats zu haltenden Verſammlung in Kalau einladete. Eine Anzahl Perſonen aller Stände aus verſchiedenen Theilen der intereſſirenden Kreiſe und Städte hatte ſich hierzu eingefunden, worauf der Landrath, Freiherr von Platow, die beabſichtigte Berathung durch eine überſichtliche Zuſammenſtellung derjenigen Momente eröffnete, welche das obige Eiſenbahnprojekt hervorgerufen, die Momente der Wohlfahrt für Handel und Gewerbe der betheiligten Provinz. Ferner hob derſelbe hervor, daß die ſchon vor Erſcheinen des Miniſterial=Erlaſſes vom 11. April c. *) veranlaßte Verſammlung auf dieſen Erlaß vorzugsweiſe zu rückſichtigen habe, durch denſelben aber keineswegs ſich für hoffnungslos halten dürfe, da die hervorſtechende Wichtigkeit des Projekts nicht zu verkennen und die Provinz um ſo mehr auf Berückſichtigung ſich Hoffnung machen könne, als ſie bisher weder durch ausreichende Kunſtſtraßen oder Kanäle, noch durch ſonſtige großartige Anſtalten bedacht worden, und erſt in neuerer Zeit die Berlin=Kottbuſſer Chauſſee weiter gefördert, die ſeit langen Jahren beabſichtigte Schiffbarmachung der Spree aber und die Verdämmung des Spreethals aufs Ungewiſſe ausgeſetzt ſei.

Nachdem hierauf der Verſammlung mehrere eingegangene ſchriftliche Erklärungen der ausgeſprochenen Theilnahme an dem Unternehmen mitgetheilt waren, wurde einſtimmig Folgendes beſchloſſen:

1) Die Verſammlung erkennet das Projekt einer Eiſenbahn=Verbindung Guben=Rieſa als einen hochwichtigen Gegenſtand für die Provinz an, welcher durch vereinigte Kräfte derſelben und aller ihrer Stände aufs Lebhafteſte zu fördern und ſeiner Verwirklichung entgegen zu führen iſt. Alle Anweſenden verſprechen einmüthig, ihre Bemühung dieſem Zwecke zu widmen und wollen denſelben als einen provinziellen repräſentirt ſehen, gleichzeitig und einmüthig gefördert durch Grundbeſitz, Städte=, Handels= und Fabrikſtand.

2) Es ſoll für die geſchäftsfördernden Schritte eine Kommiſſion für das Eiſenbahn=Unternehmen Guben=Rieſa ſchon heute niedergeſetzt werden, mit

---

*) Wir haben dieſen Miniſterial=Erlaß unter Berlin=Stralſunder Eiſenbahn S. 376 angeführt.

dem Erſuchen und die Vollmacht an dieſelbe, Alles zu thun, was dazu nöthig iſt, das Unternehmen bis zur Bildung der definitiven Aktien-Geſellſchaft und bis zur Erlangung der hohen Staatskonzeſſion vorzuſchieben, als namentlich die Berathung über die Bahnrichtung in ihrem Innern, die Beſorgung von vorläufigen und weitern örtlichen Aufnahmen, Anſchlägen und Berechnungen und die Gründung der Rentabilität, die Beſchaffung der Geldmittel für die Vorarbeiten und die Nachſuchung der Konzeſſion und was weiter zur Förderung des Unternehmens gereicht.

3) Die Bildung einer Aktien-Geſellſchaft wird als das Mittel, das Unternehmen zu Stande zu bringen, angeſehen, für jetzt aber ſoll eine Aktienzeichnung nicht vor ſich gehen; es ſoll vielmehr für die Vorarbeiten die Aufbringung eines vorläufig auf 2000 Thlr. angenommenen Fonds durch freiwillige Beiträge von der Kommiſſion in die Wege geleitet werden, wobei die reſp. Städte zuletzt zu befragen ſind.

4) Wurde die Kommiſſion, beſtehend aus einem Präſes, 7 Mitgliedern und 8 Stellvertretern derſelben, erwählt.

5) Die Feſtſtellung der Geſchäftsordnung dieſer Kommiſſion bleibt derſelben überlaſſen; als Maaßgabe werden jedoch beſtimmt:

a. Beſchlußfähig iſt die Kommiſſion nur bei Anweſenheit von fünf Mitgliedern, und ſie beſchließt durch einfache Stimmenmehrheit, wobei der Präſes bei unentſchiedener Majorität den Ausſchlag giebt.

b. Erſetzt wird jedes Mitglied zunächſt durch den für ihn beſtimmten Stellvertreter, event. nach Wahl des Präſes durch einen andern der erwählten Stellvertreter, wenn der eigentliche Stellvertreter nicht zu beſchaffen und die Vollzähligmachung der Verſammlung davon abhängig iſt.

Bei Verhinderung des Präſes und ſeines Stellvertreters wird erſterer einen anderen Stellvertreter aus den Kommiſſionsmitgliedern für ſich beſtellen.

c. Sitz der Kommiſſion iſt bis auf Weiteres Kalau.

d. Für die Rendanturgeſchäfte wird die Kommiſſion einen geeigneten Herrn ermitteln.

e. Ueber alle Punkte beſchließt die Kommiſſion durchaus ſelbſtſtändig, als namentlich über die weiteren Mittel zu den Vorarbeiten und die Annahme und Remuneration der arbeitenden Perſonen.

f. Die Beſchlüſſe der Kommiſſion werden von dem Präſes oder deſſen Stellvertreter und wenigſtens noch einem Mitgliede der Kommiſſion gezeichnet und ſind alsdann vollgültig.

6) Die für die Vorarbeiten hergegebenen freiwilligen Beiträge werden bei Zuſtandekommen des Unternehmens zurückerſtattet.

7) Durch Mittheilung einer Abſchrift dieſer Verhandlung ſoll ſogleich durch die Kommiſſion den hohen Behörden, als insbeſondere dem Finanz-Miniſter, dem Ober-Präſidenten und der Königl. Regierung Vortrag gemacht werden.

Nach dieſen gefaßten Beſchlüſſen trennte ſich die Verſammlung, die weitere Leitung der Geſchäfte der erwählten Kommiſſion überlaſſend.

Dieſe kam dem unter 7) erwähnten Beſchluſſe in der Art nach, daß ſie unterm 4. Mai 1844 mit der Abſchrift der Verhandlung vom 18. April ein Schreiben an den Finanz-Miniſter einreichte, worin ſie denſelben erſuchte,

daß in der am 18. v. M. vereinbarten Weiſe mit der weiteren Ausbildung des Projekts und mit den Vorarbeiten zu demſelben vorgegangen werden möge.

Zugleich waren in dieſem Schreiben die Gründe aus einander geſetzt, warum das beabſichtigte Unternehmen eine Berückſichtigung verdiene. Wir entnehmen demſelben Folgendes, um einen näheren Aufſchluß über das für die Ausführung dieſes Projekts Sprechende zu geben.

Als die paſſendſte Linie für die gewünſchte Verbindungsbahn wird die Richtung Guben-Rieſa, mit beſonderer Rückſicht auf Kottbus und Finſterwalde, erkannt; der weiteren Ausbildung des Projekts ſoll jedoch vorbehalten werden, in wie fern die Anſchlüſſe in Guben — Rieſa zu erlangen ſind und ob etwa das Zuſammentreffen mit der Jüterbogk-Rieſaer Projektbahn noch innerhalb des preußiſchen Staatsgebietes vorzuziehen iſt.

Für die Ausführung des Unternehmens in dieſer Richtung, als für die Landesintereſſen wichtig, werden folgende Gründe angeführt:

1) Die von dem im Anfange dieſer Beſchreibung bezeichneten Eiſenbahnnetz eingeſchloſſenen Landestheile enthalten in ſich eine nicht unerhebliche Anzahl von Fabrikſtädten, welche zu einem großen Theile die Gewerblichkeit des preußiſchen Staates diesſeits der Elbe ausmachen. Es ſind neben anderen Kottbus, Peitz, Forſte, Spremberg, Finſterwalde.
2) Faſt genau in der Richtung Guben-Rieſa führte die ſeither ſo frequente Frachtfuhrſtraße zwiſchen Frankfurt a. d. O. und Leipzig.
3) Durch dieſe Landfläche führen die Straßen zu dieſen Meßplätzen, ſowohl von den vorgenannten Fabrikſtädten, als:
   a. einerſeits nach Frankfurt a. d. O. von den Königl. ſächſiſchen Fabrikſtädten, dem Erzgebirge, Böhmen und Baiern;
   b. andererſeits nach Leipzig von den preußiſchen Fabrikſtädten Guben, Croſſen, Reppen, Züllichau, Zielenzig, Schwiebus, Sommerfeld, Sorau u. ſ. w.
4) Ein erheblicher Handel wird namentlich in Kottbus und Spremberg getrieben. Dieſer Handel iſt von ſolcher Bedeutung, daß lediglich zu ſeinem Beſten die Errichtung einer Eiſenbahn Goyatz-Kottbus im Werke iſt.
5) Die großen fruchtbaren Diſtrikte der Spree- und Elſterthäler, und der Ueberfluß der ganzen Provinz an Holz und ſonſtigem Brennmaterial, haben nur in dem Mangel eines bequemen Abſatzweges das Hemmniß einer erhöhten Nutzbarkeit zu beklagen.

Dieſe Momente ergeben das Bedürfniß bequemer, die betheiligten Landestheile durchſchneidenden Landſtraßen, als dringend. Die Nothwendigkeit ſtellt ſich aber noch mehr heraus, wenn betrachtet wird, welche mangelhafte Kom-

munikationsmittel dieſem Landestheile jetzt zu Gebote ſtehen, und das Bedürfniß eines Schienenweges zur Zugänglichmachung des ſie umſchließenden Eiſenbahnnetzes iſt, ſeit den durch letzteres an die Kommunikation gemachten Anforderungen, unabweislich, wenn der Verkehr und die Gewerblichkeit nicht gefährdet und die zeitherige ſchon durch ungünſtige Stellung dieſer Landestheile gegen bevorzugtere Gegenden nicht noch ungünſtiger werden ſoll.

Dieſe Landestheile beſitzen bis jetzt nur eine für den Verkehr von Nordweſt nach Südoſt (von Berlin nach der Oberlauſitz) beſtimmte Chauſſeelinie, wovon die Berlin-Kottbuſſer Chauſſee-Strecke ihre Vollendung noch erwartet. Eine Schiffbarmachung der Spree von Kottbus ab, ſeit vielen Jahren Gegenſtand von Vorarbeiten, ſcheint aufgegeben; nicht zu gedenken, daß die Hoffnung auf eine Verdämmung des Spreethales, auf eine durchgreifende Regulirung der Elſterthäler, als der ſchwarzen Elſter bei Senffenberg, der kleinen Elſter bei Finſterwalde und die damit in Verbindung ſtehende Entwäſſerung des großen Lugks (der Quelle der kleinen Elſter), kaum begründet ſcheint.

Die Fuhrſtraßen Frankfurt-Leipzig und alle Straßen in der Richtung von Oſt nach Weſt — zu einer ſo großen Frequenz ſie auch beſtimmt ſind — bieten in den unchauſſirten Wegen, zum Theil in dem tiefen Sande, den ſie zu paſſiren haben, ein trauriges Bild dar.

Daher iſt es auch gekommen, daß dieſe Straßen jetzt leer ſind und Perſonen und Güter den weiten und koſtſpieligen, aber zeitſparenden Umweg über die Anhalter und Berlin-Frankfurter Eiſenbahn vorziehen. Ja der bedeutende Verkehr nach Leipzig und weiterhin von Kottbus, Sorau und Umgegend und dem oberen Theile von Niederſchleſien her, hat ſich ſchon jetzt, des großen Umweges ungeachtet, nach den Königl. ſächſiſchen Chauſſeen gewendet, und die für dieſen Verkehr beſtimmte, ehemals lebhafte Fuhrſtraße von Sorau über Spremberg und zwiſchen Altdöbern und Senffenberg hindurch nach Leipzig hin wird jetzt nur noch von den zahlreichen polniſchen Viehtransporten beſucht.

Je mehr der Axtransport bei Ausbildung eines allgemeinen Eiſenbahnnetzes in ſeinem Werthe weichen wird, deſto mehr müſſen Gegenden und Orte, für deren Verkehr und Betriebſamkeit dieſes Eiſenbahnnetz nicht aufgeſchloſſen iſt, herabſinken. Seitdem den ſächſiſchen und ſchleſiſchen Fabriken eine Eiſenbahnverbindung theils ſchon gewährt, theils geſichert und ihr Meßverkehr und der Bezug des Rohmaterials auf eine ſo erhebliche Weiſe dadurch erleichtert iſt, können die in dem mehrerwähnten Landestheile eingeſchloſſenen Fabriken nur mit Bangigkeit dieſe Bevorzugung anſehen, und müſſen zu ihrer Erhaltung eine Eiſenbahnverbindung erſtreben, welche ihnen Frankfurt und Leipzig, ſo wie zum Bezug des Rohmaterials die Oder und die Elbe, auf gleich bequeme Art zugänglich macht.

Es wird auch jedenfalls von nicht geringer Wichtigkeit für den Flor der bedeutendſten preußiſchen Meßſtadt Frankfurt ſein, wenn derſelben eine direkte Eiſenbahnverbindung mit Sachſen, dem Erzgebirge, Böhmen und Baiern verſchafft wird, wie ſolche in der Richtung Guben-Rieſa, unter Beſchluß der be-

ſtehenden und in ſicherer Ausſicht ſtehenden (als namentlich in letzterer Beziehung der Sächſiſch-Böhmiſchen, der Erzgebirgiſchen und deren Anſchluſſes über Zwickau an die Sächſiſch-Baieriſche Bahn) gegeben werden könnte, durch die Niederſchleſiſch-Märkiſche und die Berlin-Anhaltiſche event. Jüterbogk-Rieſaer Bahnen aber jedenfalls nur unvollkommen erreicht iſt.

Die Erfahrung der letztern Jahre lehrt, wie Leipzig als Meßort immer mehr zu-, Frankfurt aber abnimmt, und während die letzte Frankfurter Meſſe mehr denn je dem Kleinhandel verfallen war, war die jüngſt beendete Leipziger Meſſe eine der blühendſten, wozu unzweifelhaft die vorgeſchrittene Vervollſtändigung der Eiſenbahnwege um Leipzig herum ſehr viel beigetragen hat.

Gehen wir nun auf den Geſichtspunkt über, daß der Staat das Intereſſe haben möchte, Konkurrenzbahnen möglichſt zu vermeiden, ſo kann auch hierin einem gegründeten Bedenken gegen eine Eiſenbahnverbindung Guben-Rieſa nicht Raum gegeben werden. Denn

1) exiſtirt für die Straße Frankfurt-Leipzig, und von der Gegend ſüdlich von Frankfurt her nach Leipzig hin, bis jetzt keine Eiſenbahn. Wenn in Ermangelung einer ſolchen dieſer Verkehr genöthigt iſt, den Geſellſchaften der Berlin-Frankfurter und der Berlin-Anhalter Eiſenbahnen ſich in die Arme zu werfen, ſo werden letztere auf den fortdauernden Beſitz dieſes Verkehrs ſich eben ſo wenig Rechnung machen dürfen, als bei Anlegung dieſer Bahnen darauf auch nicht hat reflektirt werden können. In gleichem Maaße kann es weder wünſchenswerth, noch bei Feſtſtellung der Dresden-Görlitzer Bahn in Vorausſetzung gekommen ſein, daß der Verkehr von unterhalb Frankfurt und dem nördlichen Theile Niederſchleſiens her nach Leipzig hin, nach Vollendung der Görlitz-Dresdener Bahn ſich immer mehr und mehr, und vielleicht ausſchließlich, ins Ausland ziehen müſſe.

2) Die Landfläche innerhalb des Eingangs bezeichneten Eiſenbahnnetzes iſt von ſo bedeutendem Umfange, daß eine Durchſchnittsbahn an ſich ſchon begründet wäre, denn allein die Entfernung von Frankfurt nach Leipzig iſt über Guben-Rieſa mindeſtens um **10** bis **12** Meilen geringer, als über Berlin — ſchon angenommen, daß die Bahn Jüterbogk-Rieſa zu Stande kommen wird — und dabei darf nicht überſehen werden, daß der Frachtbetrieb über Berlin in dem Mangel des Zuſammenhanges der Bahnhöfe und in dem dadurch herbeigeführten koſtſpieligen Speditionsaufwande in Berlin, ein keineswegs wünſchenswerther iſt, und auch eben deshalb nicht zu der Frequenz gekommen iſt, deſſen er ſonſt fähig wäre.

3) Die vom Staate garantirte Niederſchleſich-Märkiſche Eiſenbahn würde durch eine Eiſenbahn Guben-Rieſa unleugbar weſentlich an Frequenz gewinnen, und die Bahn Goyatz-Kottbus erhielte durch die gedachte Projektbahn ihre Fortſetzung und erhöhte Nutzbarkeit.

Durch Reſkript des Finanz-Miniſters wurde auf das eingereichte Schreiben die Erlaubniß ertheilt, die Vorarbeiten beginnen zu können. Das dazu nöthige Geld iſt durch freiwillige Beiträge bis zu **2000** Thlr. beſchafft; auch

iſt vom General Krauſeneck die Zuſicherung ertheilt, daß die erforderlichen Pläne des eventuellen Traktus der Bahn binnen Kurzem im Bureau des Generalſtabes fertig kopirt ſein ſollen. Sobald dieſe eingegangen ſind, ſoll der ganze Bahntraktus bereiſt werden, um an Ort und Stelle die nöthigen Einleitungen zu treffen, und es dürften dann wohl die Vorarbeiten ungeſäumt beginnen.

21. Kottbuſſer Pferdebahn.

(Goyatz-Kottbus.)

Kottbus, welche Stadt in kommerzieller Hinſicht ſeit geraumer Zeit der Verbindungspunkt zwiſchen der Nord- und Oſtſee auf der einen, und der Oberlauſitz, einem Theile der Königreiche Sachſen und Böhmen auf der anderen Seite geweſen iſt, machte die in dieſem Verhältniſſe begründeten Handelsintereſſen ſeit Jahren geltend, damit dieſelben, bei der Herſtellung der Eiſenbahnverbindung zwiſchen Berlin und Breslau, beſonders über Görlitz, berückſichtigt werden möchten. Da jedoch die Bahnrichtung, ohne Berückſichtigung dieſes Güterzuges, der namentlich auf der kurzen Strecke vom Schwielung-See (Anfang der Spree-Schifffahrt) bis Kottbus ſehr ſtark iſt, von Frankfurt auf Liegnitz vorgezogen wurde, ſo beſchloß der dortige Handelsſtand die Anlegung einer Pferde-Eiſenbahn vom eben gedachten See bis Kottbus. Unter höherer Genehmigung fanden deshalb im Oktober 1843 die nöthigen Meſſungen und Terrain-Unterſuchungen durch den Eiſenbahn-Direktor Zimpel Statt, welche ſehr günſtige Reſultate ergeben haben.

Es dürfte durch Ausführung dieſes Unternehmens dem Handel und Verkehr in einem der beſſeren Kommunikationen ſo ſehr bedürfenden Landestheile eine nicht unbedeutende Erleichterung geſchafft werden.

22. Berlin-Stettiner Eiſenbahn.

a. Geſchichte der Bahn.

Unter dem 24. März 1835 empfahl in einer Eingabe an die Vorſteher der Stettiner Kaufmannſchaft der Redakteur der Börſen-Nachrichten der Oſtſee, A. Altvater, die Anlegung einer Eiſenbahn zwiſchen Stettin und Berlin, indem derſelbe die Vortheile dieſes Unternehmens ausführlich begründete. — Die Vorſteher der Kaufmannſchaft wurden dadurch zur Ernennung einer Kommiſſion, Behufs Prüfung des Vorſchlages und Bewilligung einer Summe zu den Vorarbeiten, veranlaßt. Dieſe Kommiſſion verſtärkte ſich durch mehrere Mitglieder und konſtituirte ſich dann unter dem 14. Mai 1835 als Berlin-Stettiner Eiſenbahn-Komité, trat auch mit den Aelteſten der Berliner Kaufmannſchaft in Verhandlung. — Damals wurde hinſichtlich der Ausgaben folgende Berechnung gemacht:

1) Anlage-Kapital (für leichte Bauart, nach Art vieler Eiſenbahnen in den Vereinigten Staaten) . . . . 1,700000 Thlr.

2) Jährliche Koſten:

Transportkoſten	27100 Thlr.
Erhaltung ſämmtlicher Bauwerke	40970 „
Verwaltungskoſten	9000 „
Amortiſationsfonds	23000 „
	= 100070 Thlr.

Die gedachten Unterhandlungen führten am 1. März 1836 zur Konſtituirung eines aus Stettiner und Berliner Mitgliedern beſtehenden Komités, welches ſich eifrig mit dem Unternehmen beſchäftigte, Anmeldungen zu Aktienzeichnungen eröffnete und bei der Staatsbehörde um Genehmigung des Vorhabens nachſuchte, worauf demſelben unterm 18. März die Bedingungen mitgetheilt wurden, unter denen die Genehmigung zu gewärtigen ſei. — Eine fernere Mittheilung des Komités an die Aktionäre vom 12. Oktober 1836 ergiebt Folgendes:

Nachdem die vorläufige Genehmigung Sr. Majeſtät des Königs für die Anlegung der Eiſenbahn von Stettin nach Berlin unter den allgemeinen, für preußiſche Eiſenbahnen geſtellten Bedingungen erfolgt ſei, habe die inzwiſchen geſchehene ſpezielle Vermeſſung und Nivellirung der projektirten Bahnſtrecke, welche die Städte Bernau, Neuſtadt und Angermünde berühren werde, ein ausgezeichnet günſtiges Reſultat ergeben, indem das Steigungsverhältniß meiſt $\frac{1}{288}$ nicht, und $\frac{1}{250}$ nie überſteigen werde, große oder koſtbare Brückenbauten nicht vorkämen, die Verfolgung von mehreren Flußthälern koſtſpielige Wege-Uebergänge mindere, und die Terrain-Erwerbung ſich günſtig ſtellen werde, da die Bahn nur zum ſechsten Theil ziemlich fruchtbaren oder guten Boden durchſchneide. — Das Komité ſpricht ſich, auf den Grund der Mittheilung und Gutachten ausgezeichneter amerikaniſcher Eiſenbahn-Baumeiſter, mit denen es in unmittelbarer Verbindung ſtehe, für den bedeutenden Vorzug der hier anzuwendenden Streckung der Schienen auf eichenen Geleiſebäumen, vor der ſogenannten maſſiven Bahn aus. Die Anlageſumme wird nach gemachtem Ueberſchlage auf 2 Millionen Thaler angegeben. Eine Aufforderung zur Unterzeichnung ſei von dem Komité noch nicht erlaſſen, ſondern nur Anmeldungen (die anfänglich 3½ Millionen betrugen), nach vorangegangener Prüfung auf die Höhe von 1,548500 Thlr. angenommen und darüber von den Aktionärs beſondere, den vom Staate geſtellten Bedingungen entſprechende Verpflichtungen ausgeſtellt worden. Es wird vorbehalten, das verbleibende ¼ hiernächſt zur allgemeinen Konkurrenz zu ſtellen. — Das Komité hofft im Frühjahre 1837 den Bau zu beginnen und ſolle deshalb baldigſt eine General-Verſammlung der Aktionäre Statt finden. —

Das Komité erſtattete im Februar 1837 einen dritten Bericht, aus welchem hervorgeht, daß daſſelbe damals ſeine Vorarbeiten der betreffenden Staatsbehörde zur Beſtätigung überreicht hatte, und daß die Landräthe der Kreiſe, welche die Bahn durchſchneidet, bereits mit einer Prüfung des Traktus beauftragt waren. Der Bericht enthält zugleich eine Karte und den Ueberſchlag der Koſten der Bahn.

Dem Koſten-Ueberſchlage zufolge, der von dem Ober-Wegebau-Inſpektor

Neuhaus (dem nachherigen Erbauer der Bahn) herrührt, ſollte die ganze Bahn, ſammt den 10 Lokomotiven, die durchſchnittlich zu 9000 Thlr. eine jede berechnet worden, nur auf etwa 2,200000 Thlr. zu ſtehen kommen. Die präſumtive jährliche Einnahme wird auf 257500 Thlr. veranſchlagt, wobei die Frachtpreiſe für Perſonen zu 3, 2 und 1 Thlr. und für Waaren zu 3 bis 7½ Sgr., bei einzelnen Gegenſtänden auch 15 Sgr. für den Zentner angenommen werden. — Die Ausgabe ſollte jährlich nicht mehr als 99000 Thlr. betragen, woraus ſich eine Netto-Einnahme von 158500 Thlr. ergeben würde. Schließlich bemerkt das Komité, daß, da es von den früher angemeldeten 3½ Millionen nur 1,600000 Thlr. wirklich angenommen habe, zur Komplettirung der Anlagekoſten noch 600000 Thlr. fehlten, zu deren Zeichnung eingeladen wird.

Eine Mittheilung des Komités vom 25. Februar 1838, und ein Vortrag des Vorſitzenden, Ober-Bürgermeiſters Maſche (der ſich große Verdienſte um die Bahn erworben hat) vom 26. Auguſt 1838, ſetzten die Aktionäre vom ferneren Verlaufe dieſer Angelegenheit in Kenntniß. Der Vortrag verbreitet ſich ausführlich und gründlich über den Nutzen der Berlin-Stettiner Eiſenbahn, über deren Rentabilität und den damaligen Stand des Unternehmens. Gründe der Zögerung waren namentlich die vielen Hin- und Herverhandlungen mit den Staatsbehörden über Inhalt des Statuts u. ſ. w.; dann aber auch das große Werk einer *ganz ſpeziellen* Nivellirung und Unterſuchung der Bahnlinie und der Koſtenveranſchlagung. Letztere ergab gegen den, um nur einen *ungefähren* Anhalt zu haben, angefertigten *vorläufigen Ueberſchlag* einen Mehrbedarf von 324071 Thaler, mithin die Summe von 2,524071 Thlr.

Eine Bekanntmachung des Komités vom 2. Februar 1839 berief auf den 18. März eine General-Verſammlung der Aktionäre, und enthielt namentlich auch die Erklärung, daß, weil ſeit der eingegangenen Verpflichtung der Intereſſenten eine geraume Zeit verfloſſen ſei, die Zeichnung früher unter anderen Erwartungen erfolgt ſein möge, auch manche perſönlichen Verhältniſſe ſich geändert hätten, billig ſcheine,

jedem Aktionär freizuſtellen, die gemachte Zeichnung zurück zu nehmen oder zu ermäßigen.

Hiervon war die Folge, daß (laut Protokoll der General-Verſammlung)

von der Geſammtſumme der Zeichnungen ad .	2,112300	Thlr.	Court.
abgemeldet wurden	1,573900	„	„
verblieben ſind	538400	„	„

welche letztere Summe durch neue Zeichnungen auf 762000 Thlr. Courant ſich erhöhte. — Da nun die zur förmlichen Conſtituirung der Geſellſchaft erforderlichen ⅔ der Koſten dadurch noch nicht gedeckt waren, beſchloß die General-Verſammlung neue Verſuche zur Erlangung von Zeichnungen, beſtätigte und vervollſtändigte das bisherige Komité. — Dieſes entwickelte nunmehr eine außerordentliche Thätigkeit zur Vervollſtändigung des Kapitals; allein bei den vielen Kriſen, welche die Eiſenbahn-Angelegenheiten im Allgemeinen und einzelne Eiſenbahnen insbeſondere erlitten hatten, fehlte ſogar den nützlichſten

und ſolideſten Unternehmungen der Art damals das erforderliche Vertrauen. Während z. B. die Stadt Stettin mit 100000 Thlr. zutrat, wurde ein ähnlicher Antrag von den Stadtverordneten Berlin's (welches mindeſtens gleiche Vortheile von der Eiſenbahn hat) faſt einſtimmig verworfen. — So kam es denn, daß der am 3. Oktober 1839 abgehaltenen General-Verſammlung angezeigt werden mußte, es ſei bis dahin etwa nur 1 Million gezeichnet.

In dieſer General-Verſammlung hielt auch der erſte Baumeiſter, Neuhaus, einen ausführlichen Vortrag über das Bahnprojekt. —

Das Komité wendete ſich nun an den derzeit verſammelten Altpommerſchen Kommunal-Landtag mit dem Antrage, dieſes Eiſenbahn-Unternehmen zu einer Angelegenheit der Provinz zu erheben und demſelben die materielle und moraliſche Unterſtützung derſelben zu gewähren. — Der Landtag entſprach mit wahrem regen Sinne für Gemeinwohl dieſem Anſuchen, indem derſelbe mittelſt einſtimmigen Beſchluſſes vom 12. Dezember 1839 (mit der Königl. Genehmigung verſehen vom 3. Februar 1840) eine Zinſen-Garantie von 4 Proz. auf 6 Jahre nach vollendetem Baue der ganzen Bahn (die Zinſen für die Zeit des Baues ſind in der veranſchlagten Bedarfsſumme mitbegriffen) von Seiten der Provinz für die noch an der veranſchlagten Bedarfsſumme von 2,724000 Thlr. fehlenden Aktien übernahm. — Dieſes und eine neue Betheiligung der Stadt Stettin bei dem Unternehmen, zum Betrage von 500000 Thaler *), vervollſtändigte das erforderliche Kapital, weshalb in der am 13. bis 15. Juni 1840 gehaltenen General-Verſammlung die Anzeige gemacht werden konnte, daß

die alten Zeichnungen, ohne Garantie der Stände,	1,051250 Thlr.,
die neuen Zeichnungen, mit Garantie derſelben,	1,680000 „
zuſammen	2,731250 Thlr.

betragen.

Bei dieſer Summe ſind intereſſirt:

Berlin mit	720100 Thlr.
Stettin mit	1,203900 „
die Provinz Pommern mit	442650 „
verſchiedene andere Orte und Gegenden mit	364600 „

Man beſchloß einſtimmig, daß der Bau der Bahn ohne möglichſten Verzug vor ſich gehen und das erwählte Direktorium beauftragt werden ſolle, zu dem Behufe den erſten Einſchuß von 10 Prozent in der kürzeſten Friſt einzuziehen.

In derſelben Verſammlung wurde das Statut berathen und der Bauplan und Anſchlag — nach welchem die Bauſumme, inkl. 200000 Thlr. für

---

*) Die Stadt Stettin lieh vom Staatsſchatze 450000 Thlr. und zahlte dieſe Summe an die Eiſenbahnkaſſe, Namens einer Anzahl Aktionäre, welche bereits 10 Prozent (alſo 50000 Thlr.) eingeſchoſſen hatten. — Dieſe ſtellten zur Sicherheit der Stadt derſelben Wechſel, — zahlbar reſp. am 2. Januar, 2. Juli, 1846, und 2. Januar 1847, — über den Betrag ihres Darlehns aus, und verpfändeten noch ſpeziell ihre Eiſenbahn-Aktien. Unter gewiſſen Bedingungen iſt auch frühere Kündigung zuläſſig. — Eine eben ſo eigenthümliche als ſinnreiche Aushülfe! —

ſtärkere Schienen und ſonſtige Verbeſſerungen, auf 2,724071 Thlr. berechnet iſt — genehmigt.

Das Direktorium richtete nunmehr an die betreffenden Staatsbehörden die erforderlichen Anträge wegen Beſtätigung des Statuts und Genehmigung des Bauplans und der Bahnlinie, empfing jedoch erſt jene im November 1840 (die Königl. Genehmigung iſt vom 12. Oktober), letztere Ende März 1841, weshalb der Bau vor dem Frühjahre 1841 recht kräftig und zuſammenhängend nicht angegriffen werden konnte. —

Die erſte regelmäßige General-Verſammlung der Aktionäre wurde am 27. Mai 1841 gehalten, wobei ausführliche Berichte, ſowohl des Verwaltungsraths als des Direktoriums, vorlagen, aus denen das Weſentlichſte in den ferneren betreffenden Abſchnitten mitgetheilt wird. — Ein Gleiches geſchieht hinſichtlich eines den Aktionären unter dem 20. Januar 1842 mitgetheilten Berichts und hinſichtlich der Vorträge an die zweite regelmäßige General-Verſammlung, welche am 26. Mai 1842 Statt fand.

In dieſer Verſammlung kam auch ſowohl die Vermehrung des Anlage-Kapitals um 4—500000 Thlr., als die Verlängerung der Bahn nach Stargard, zur Berathung und Beſchlußnahme.

Die erſte Probefahrt auf einer Strecke von einer Meile Länge geſchah am 19. Februar 1842; die erſte 6 Meilen lange Abtheilung zwiſchen Berlin und Neuſtadt-Eberswalde wurde am 30. Juli, und die Strecke 3 Meilen weiter bis Angermünde am 15. November 1842 dem Verkehre eröffnet.

Ueber die, nach dem Beſchluſſe in der General-Verſammlung vom 26. Mai 1842, der anfänglich beſtimmten Summe zugefügten 500000 Thlr. wurden im März 1843 2500 Stück „Berlin-Stettiner Eiſenbahn-Obligationen", jede à 200 Thlr. mit 4 Prozent verzinsbar, ausgefertigt, die nur unter gewiſſen Umſtänden vom Inhaber, als bei Nichtbezahlung der Zinſen beim Aufhören des Betriebes auf der Bahn ꝛc. (wie das darüber ertheilte Allerhöchſte Privilegium vom 13. Februar 1843, Geſetzſamml. Nr. 2337, näheren Aufſchluß ertheilt), von der Geſellſchaft dagegen zu jeder Zeit gekündigt werden können, deren allmälige Amortiſation aber vom Jahre 1845 ab mittelſt eines halben zu einem Amortiſationsfonds zu zahlenden Prozents des Kapitalbetrages erfolgen ſoll.

Der ganze Betrag dieſer halben Million wurde von dem Finanz-Miniſter zum Pari-Kourſe übernommen, dabei aber noch neben Stempelfreiheit für die Obligationen der Geſellſchaft, in beſonderer Berückſichtigung der Verhältniſſe der Bahn, welcher für einen großen Theil ihrer Aktien eine ſechsjährige Zinſen-Garantie der Pommeriſchen Landſtände zu Gute kommt, die Zuſicherung ertheilt, während dieſer ſechsjährigen Periode von den zu zahlenden 4 Prozent Zinſen jährlich $\frac{1}{2}$ Prozent reſtituiren zu wollen, gleichviel, ob während dieſer Zeit die Obligationen noch im Beſitz des Staats verblieben oder bereits anderweitig veräußert ſind. Der Geſellſchaft erwächſt durch dieſe Zinſenerſparniß von einem halben Prozent während eines 6jährigen Zeitraums ein Gewinn von 3 Prozent, der in der Zeit, als die Anleihe gemacht wurde, und wo der Stand der Aktien den Pari-Kours nicht erreichte, nim-

rium der Geſellſchaft, auf Antrag des Wegebau-Inſpektors Neuhaus, angeregt und dabei zugleich ein darauf bezügliches Reſkript der Miniſterien des Königl. Hauſes und der Finanzen vorgelegt. Das Projekt wurde mit reger Theilnahme aufgenommen, und es erfolgte über dieſen Gegenſtand die Erklärung dahin:

„die General-Verſammlung erkenne den Nutzen, den dieſe Anlage auf ihr jetziges Unternehmen haben würde, und insbeſondere die Wichtigkeit an, welche bei Erfüllung der daran geknüpften Hoffnungen daraus in der Folge für die Provinz, die Stadt und die Bahn hervorgehen dürfte, und ſei deshalb bereit, für das Gedeihen dieſes Planes nach Kräften zu wirken, und wenn derſelbe zu Stande komme, für deſſen Förderung jede mit ihrem Intereſſe irgend vereinbare Unterſtützung und Erleichterung zu gewähren. Bevor ſie jedoch im Stande ſei, darüber irgend einen Beſchluß zu faſſen, eine beſondere Bewilligung machen oder eine Verbindung dieſer oder jener Art mit ihrem jetzigen Unternehmen ausſprechen zu können, würde es nöthig ſein, daß der Plan beſtimmter ausgeführt, die Vorarbeiten der Vermeſſung und Veranſchlagung gemacht, und die Mittel der Ausführung dargeſtellt würden.

Deshalb wünſche ſie, daß das Direktorium ſich dem unterziehen möge, die Einleitungen hierzu zu machen, namentlich bei den hohen Staatsbehörden die Veranlaſſung der Vorarbeiten oder Bewilligung der Koſten dafür, welche neuerdings, dem Verlauten nach, in gleichen Fällen zugeſtanden iſt, zu erbitten, und demnächſt den ſo gereiften Plan der Geſellſchaft vorzulegen.“

Vom Direktorium wurden nun bei den Staatsbehörden die Anträge um Ermittelung der geeignetſten Bahnlinie, um Nivellirung, Vermeſſung und Veranſchlagung der Bauausführung gemacht, worauf dieſe Arbeiten auch auf Staatskoſten ausgeführt wurden. Durch Vermittelung des Ober-Präſidenten v. Bonin wurde dem Könige die Bitte vorgetragen, außer der ſchon früher der Geſellſchaft bewilligten unentgeltlichen Ueberlaſſung des Bodens für die Bahn auf dem Karolinenhorſt'ſchen Torfmoore, und außer dem der Geſellſchaft zugeſicherten Antheil an der durch die Eiſenbahn zwiſchen Stettin und Stargard herbeigeführten höheren Einnahme von dem Verkaufe des Torfes, noch die unentgeltliche Hergabe des auf dem Bahntraktus belegenen und für denſelben erforderlichen Forſtterrains und eine günſtigere Berechnungsweiſe bei dem Antheil an Torfabſatz zuzugeſtehen. Beides wurde durch Allerhöchſte Kabinets-Ordre vom 24. Mai 1843 bewilligt.

Das Direktorium beantragte ferner bei den Städten Stettin und Stargard die unentgeltliche Ueberlaſſung des Stadtfundus, bekam jedoch hierauf eine abſchlägige Antwort. Es machte dem Kommunal-Landtage von dem Projekte für dieſe Bahn Mittheilung und erhielt die Erklärung zurück, daß er wünſche, dieſem Unternehmen förderlich zu ſein, und daher die Geſellſchaft, in Beziehung auf die von der Provinz übernommene Gewähr für die Zinſen eines Theiles der Aktien, eine zufriedenſtellende Vermittelung zu erwarten habe.

des Staates und ſucceſſive erfolgen ſolle, ſo daß ein irgend nachtheiliger Einfluß auf den Kours der Aktien nicht herbeigeführt werde.

Dieſer Vorſchlag wurde mit 168 bejahenden gegen 74 verneinende Stimmen von der Verſammlung genehmigt und dadurch das geſammte Stamm-Aktien-Kapital auf die Summe von 4,724000 Thlr. erhöht.

Noch ein weſentlicher Berathungsgegenſtand dieſer Verſammlung war der neue revidirte Statuten-Entwurf, aus dem wir folgende Punkte als die wichtigſten hervorheben:

1) den vorbehaltenen Zwecken der Geſellſchaft iſt die Weiterführung der Bahn und die Anlegung oder Unterſtützung von chauſſirten zu derſelben führenden Wegen hinzugefügt worden;

2) der Fonds der Geſellſchaft iſt, der gegenwärtigen finanziellen Lage entſprechend, auf 4,224000 Thlr. angegeben worden; jedoch

3) als Zuſatz die Beſtimmung aufgenommen, nach dem Beſchluſſe des Direktoriums und des Verwaltungsraths das Aktien-Kapital um eine halbe Million erhöhen zu dürfen, um damit das von der Geſellſchaft nach dem Allerhöchſten Privilegium vom 13. Februar 1843 aufgenommene Anlehen zu tilgen;

4) die temporär während der Zeit der Raten-Einzahlung nur Bedeutung beſitzenden Beſtimmungen des alten Statuts, und was ſonſt damit im Zuſammenhange ſtand, ſind fortgelaſſen worden;

5) bei einem Reinertrage der Bahn von über 6 Prozent ſollen von dem Ueberſchuſſe über 6 Prozent bis 20 Prozent in den Reſervefonds für unerwartete Einnahme-Ausfälle, Verbeſſerungen und außergewöhnliche Ausgaben gelegt werden dürfen; indeſſen bleibt es den Beſchlüſſen der General-Verſammlung vorbehalten, auch in einzelnen Fällen oder auf beſondere Veranlaſſung einen noch höheren Beitrag von dem 6, oder ſelbſt auch ſchon einen Beitrag von dem 4 Prozent überſteigenden Gewinne zu dem Reſervefonds feſtzuſetzen;

6) die Zahl der 5 ordentlichen und 3 ſtellvertretenden Mitglieder des Direktoriums iſt auf 6 ordentliche, und diejenige der 12 ordentlichen und 4 ſtellvertretenden Mitglieder des Verwaltungsraths auf 15 ordentliche beſchränkt worden;

7) bei der Wahl der Mitglieder des Direktoriums und des Verwaltungsraths durch die General-Verſammlung ſollen neben den bejahenden auch die verneinenden Stimmen berückſichtigt und mithin die Stimmen-Majorität durch einen Dezimalbruch ausgedrückt werden;

8) die nach beendeter dreijähriger Dienſtzeit austretenden Mitglieder beider Vorſtände der Geſellſchaft ſollen ſogleich wieder wählbar ſein;

9) wenn, ihrer Anciennetät zufolge, mehr als ein Drittheil der Mitglieder des Direktoriums oder des Verwaltungsraths in einer und derſelben General-Verſammlung ausſcheiden müßte, ſo ſoll dieſer das Recht vorbehalten bleiben, die Dienſtzeit der das Drittheil Ueberſchreitenden um ein ferneres Jahr verlängern zu dürfen;

10) ſind nicht ſämmtliche ſechs Stellen im Direktorium beſetzt, ſo wählt

der Verwaltungsrath, wenn er nicht dazu die Anſetzung einer außerordentlichen General-Verſammlung vorzieht, interimiſtiſch bis zur nächſten ordentlichen General-Verſammlung die fehlenden aus der Zahl dazu qualifizirter Aktionäre, und bewirkt außerdem, falls das Bedürfniß dazu vom Direktorium ausgeſprochen wird, temporäre Ernennungen bei vorübergehendem längeren Fehlen einzelner Direktions-Mitglieder;

11) die Ergänzung mehrerer, im Laufe eines Jahres ausgeſchiedener Mitglieder des Verwaltungsraths muß, wenn die Zahl der Ausgeſchiedenen das Drittheil überſchreitet, und kann, ſofern dies nicht der Fall iſt, durch eine außerordentliche General-Verſammlung erfolgen;

12) die Direktoren beziehen zuſammengenommen für die Verwaltung ihres Amts, je nach dem Reinertrage der Bahn, eine jährliche Remuneration von 1500 bis 3000 Thlr.;

13) der Wohnort der Mitglieder des Verwaltungsraths erleidet keine weitere Beſchränkung, doch ſollen dieſelben bei ihren Reiſen zu den Verſammlungen, in ſofern ſie dabei die Bahn nicht benutzen können, nur Schnellpoſtſätze liquidiren dürfen;

14) zur Gültigkeit der Beſchlüſſe des Verwaltungsraths iſt die Anweſenheit von mindeſtens acht, und in dringenden, keinen Aufſchub erduldenden Fällen von fünf Mitgliedern erforderlich;

15) den Befugniſſen des Direktoriums wird noch die Beſtimmung hinzugefügt, daß mit den Unterſchriften dreier Mitglieder, worunter die des Vorſitzenden, und mit dem Amtsſiegel des Direktoriums verſehene Urkunden zu ihrer vollen Glaubwürdigkeit keiner weitern Anerkennung von einem Richter oder einem Notar bedürfen ſollen;

16) die Befugniſſe des Verwaltungsraths werden folgendermaaßen erweitert:

a. er prüft die ihm ſofort anzuzeigenden interimiſtiſchen Etats-Ueberſchreitungen des Direktoriums, und wacht darüber, daß auch interimiſtiſch Gehalte an Beamte, oder Belohnungen an Nichtbeamte der Geſellſchaft für etwaige Dienſtleiſtungen, welche jährlich die Summe von 500 Thlr. überſteigen, nie ohne ſeine Genehmigung ertheilt werden;

b. er entſcheidet nach dem Vorſchlage des Direktoriums über die Verzinſung der Aktien bis zur Höhe von 4 Prozent;

c. er beſtätigt oder verwirft die Anſtellung ſämmtlicher vom Direktorium ihm perſönlich zu bezeichnenden Beamten mit einem jährlichen Dienſteinkommen von 600 Thlr. an und darüber;

d. er prüft die vom Direktorium den Beamten der Bahn zu ertheilenden Dienſt-Inſtruktionen bis zum Bahnhofs-Inſpektor exkl. abwärts mit dem Rechte der Abänderung oder Genehmigung;

e. es ſteht ihm die Entſcheidung zu bei allen Meinungsverſchiedenheiten zwiſchen ihm und dem Direktorium, hinſichtlich der Deklaration des Statuts;

f. er hat das Recht, in allen Fällen, in denen er ſich bei ſeinen Berathungen Nutzen davon verſprechen zu können glaubt, auf eine

Vereinigung mit dem Direktorium zu einem gemeinſchaftlichen Kollegium anzutragen, mit welchem Antrage er zwar nicht abgewieſen werden darf, wobei jedoch dem Direktorium gegen die ſo gefaßten Beſchlüſſe der Rekurs an die General-Verſammlung vorbehalten wird;

g. er erläßt unter Beſtimmung der Zeit und des Orts den öffentlichen Aufruf zu ſämmtlichen General-Verſammlungen, und trifft die nöthigen Vorbereitungen zu denſelben;

h. er übt eine Mitwirkung aus bei allen an die hohen Staatsbehörden zu richtenden Anträgen wegen weiterer Entwickelung oder etwaiger Abänderung des Statuts;

17) die Befugniſſe der General-Verſammlung endlich erfahren noch durch die Berechtigung einen Zuſatz, in allen ſtreitigen, die Mitwirkung des Verwaltungsraths erheiſchenden Fällen zwiſchen dem Direktorium und dem Verwaltungsrathe zu entſcheiden, und für die Deklaration des Statuts im Innern der Geſellſchaft die höchſte Inſtanz zu bilden.

Der in dieſen Hauptpunkten angeführte und von der General-Verſammlung genehmigte Statuten-Entwurf iſt demnächſt den betreffenden Staatsbehörden zur Genehmigung eingereicht worden, deren Ertheilung keinem Zweifel unterliegt.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Der Berliner Bahnhof liegt vor dem Oranienburger Thore; von ihm aus durchſchneidet die Bahn die Vorſtadt, paſſirt den Louiſenbrunnen, läßt Pankow dicht links neben ſich, Blankenburg rechts, geht nahe an Buch vorbei, und erreicht ſo, die Panke einige Male überſchreitend, Bernau. Von da ab bis Neuſtadt-Eberswalde durchſchneidet die Bahn, auf faſt zwei drittel ihrer Länge, Forſtgrund, und ſtreift nur hart an Dennewitz und Melchow, welche rechts liegen bleiben, vorbei. — In der Königl. Bieſenthaler Forſt wird das Schwärzethal, unmittelbar neben Neuſtadt das Finowthal, überſchritten, und dann bleibt bis Chorinchen, und auch hinter dieſem Dorfe bis in die Nähe von Serwſt, die Bahn faſt immer zwiſchen Holzung, tritt hiernach aber neben dem Paarſteiner See in eine Niederung, welche bis Angermünde führt. — Von da, Kerkow rechts und Bruchhagen links liegen laſſend, bleibt die Eiſenbahn bis Paſſow hart an der Wolſe; dieſe einige Male paſſirend, durchſchneidet ſie dann das Randowbruch (die Grenze zwiſchen der Uckermark und Pommern) und gewinnt bei Schönow die Hügelreihe, welche das Thal der Randow begrenzt. Kaſekow bleibt fernerhin rechts, Petershagen links nahe der Bahn liegen, welche hierauf in einem großen Bogen hart an Tantow vorbeiſtreift, zwiſchen Radekow und Roſow wieder mehr nach Oſten geführt, durchgeht und ferner allmälig bis zu den Höhen von Marienhof ſich erhebt, öſtlich das Dorf Kolbitzow, Schmellentin weſtlich laſſend. Mit Marienhof iſt die größte zu überſteigende Höhe erreicht, und die Linie ſenkt ſich dann ohne Unterbrechung nach Stettin hinab, Pritzlow rechts laſſend und bis zum Vorwerk Scheune ſich in der Nähe der Berlin-Stettiner

dürfniſſes gelangt. Der ganze Bau wird wahrſcheinlich ſpäteſtens bis zum Herbſte 1845 vollendet ſein.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die Bahn beginnt auf dem Bahnhofe der Berlin-Stettiner Eiſenbahn vor dem Schneckenthore bei Stettin, geht von da über das Oderbruch in die Nähe von Finkenwalde, auf welchem Wege ſie die Oder, Parnitz, große und kleine Reglitz überſchreitet. Von Finkenwalde zieht ſich die Bahn nach Damm und geht von hier in einer geraden Linie bis in die Nähe Stargards, dem ſie ſich alsdann in einem großen Bogen nähert. Sie berührt hierbei die Dörfer Franzhauſen, Auguſtwalde, und durchſchneidet die Friedrichswalder Forſt, ſo wie das Karolinenhorſter Torfmoor.

Die Länge der ganzen Bahn wird etwa 5 Meilen betragen.

c. Anlage- und Einrichtungskoſten.

Die veranſchlagten, ſo wie die bis 30. April 1844 verausgabten Koſten ergeben ſich aus nachſtehender Zuſammenſtellung.

Nr. der Anſchlags-Titel.	Benennung der Arbeiten und Leiſtungen.	Nach dem Anſchlage ſoll verausgabt werden. Thlr.	ſg.	pf.	Bis zum 30. April 1844 iſt verausgabt. Thlr.	ſg.	pf.	Zur Vollendung des Baues wird erforderlich ſein. Thlr.	ſg.	pf.	Summa der Baukoſten nach der Ausführung. Thlr.	ſg.	pf.
	Zur Stettin-Stargarder Eiſenbahn.												
I.	Vorarbeiten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II.	Direktions- und Aufſichtskoſten	18280	—	—	4597	3	10	13682	26	2	18280	—	—
III.	Grund- und Nutzungs-Entſchädigung	61450	—	—	212	14	4	61237	15	8	61450	—	—
IV.	Erd-, Graben- und Ausradungsarbeit	258570	—	—	37642	20	—	220927	10	—	258570	—	—
V.	Befeſtigung der Böſchungen	5867	—	—	1648	22	9	4218	7	3	5867	—	—
VI.	Unterirdiſche Strecken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VII.	Bau der Brücken und Durchläſſe	212334	—	—	53196	20	11	159137	9	1	212334	—	—
VIII.	Befeſtigung des Planums	22838	—	—	4250	17	6	18587	12	6	22838	—	—
IX.	Herſtellung des Bahngeſtänges	225880	—	—	85897	9	11	139982	20	1	225880	—	—
X.	Wegeübergänge				14	20	—	12944 (X. u. XI.)	12	—			
XI.	Bewegliche Schienen, Drehſcheiben u. ſ. w.	13000	—	—	40	28	—				13000	—	—
XII.	Einfriedigung der Bahn	7100	—	—	—	—	—	7100	—	—	7100	—	—
XIII.	Gebäude	69700	—	—	2221	6	—	67478	24	—	69700	—	—
XIV.	Maſchinen	140980	—	—	12434	16	4	128545	13	8	140980	—	—
XV.	Insgemein	30000	—	—	1066	27	8	28933	2	4	30000	—	—
XVI.	Rendantur	2579	—	—	291	20	—	2287	10	—	2579	—	—
XVII.	Zinſen des Anlage-Kapitals	31422	—	—	—	—	—	31422	—	—	31422	—	—
	Summa	1,100000	—	—	203515	17	3	896484	12	9	1,100000	—	—

Die Durchſchnittskoſten einer Meile werden ſich hiernach alſo auf 220000 Thaler ſtellen.

Eine Ueberſchreitung dieſer Koſten dürfte jedoch dadurch herbeigeführt werden, daß die Geſellſchaft aus fortifikatoriſchem Intereſſe genöthigt worden iſt, den für den Abfluß des Hochwaſſers der Oder als nothwendig ermittelten Fluthbrücken eine größere Längenausdehnung geben zu müſſen, als für jenen Zweck erforderlich war und zur Zeit der Ausarbeitung des Entwurfes bei Ermittelung des Koſtenpunktes in Anſchlag gebracht werden konnte.

In Gemäßheit der Entſcheidung des Kriegs-Miniſteriums ſind ſtatt der in dem urſprünglichen Bauprojekte angenommenen Dammſchüttung überhaupt 500 laufende Ruthen Holzunterbau (Bahnbrücke) herzuſtellen. Die durch dieſe Modifikation herbeigeführte Mehrausgabe wird, da die laufende Ruthe Holzbau 51,5 Thlr. mehr als die laufende Ruthe Dammſchüttung koſtet, im Ganzen 25750 Thlr. betragen.

d. Verſchiedene Verhältniſſe der Bahn.

Da die Bahn auf ganz ebenem Terrain fortläuft, ſo ſind die Steigungsverhältniſſe nur unbedeutend; ein Gleiches gilt von den Krümmungsverhältniſſen, indem nur in der Nähe von Damm und Stargard Bogen mit ſehr großen Halbmeſſern vorkommen. —

Bedeutende Bauwerke ſind namentlich auf der Strecke von Stettin bis Damm im Oderbruch erforderlich, indem außer, daß ein Erddamm auf ſehr ſumpfigem Boden ausgeführt werden muß, noch bedeutende Haupt- und Fluthbrücken über die Oder, Parnitz, große und kleine Reglitz erbaut werden müſſen.

24. Eiſenbahnverbindung zwiſchen Berlin und Königsberg.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Nach der den ſtändiſchen Ausſchüſſen im Allerhöchſten Auftrage vorgelegten Denkſchrift vom Oktober 1842 ſollte:

„eine Eiſenbahnverbindung, mit Benutzung einer der von Berlin zur Oder führenden Eiſenbahnen, nach Königsberg geführt, unter Umſtänden auch bis zur ruſſiſchen Grenze fortgeſetzt und Danzig ſo wie Poſen mit dieſer Bahn durch Zweigbahnen verbunden werden.“

Es kam nun darauf an, für dieſe ausgeſprochene Hauptverbindung die nöthigen techniſchen Ermittelungen jenſeits der Oder ſofort vorzunehmen, um dadurch die Entſcheidung vorzubereiten, welche Richtung am zweckmäßigſten für dieſelbe zu wählen ſei. Zu dieſem Behufe war zunächſt eine umfaſſende Unterſuchung des Terrains zwiſchen der Oder und der Weichſel nothwendig, um für die verſchiedenen Hauptrichtungen diejenigen Linien zu ermitteln, welche ſich hinſichtlich der Terrainverhältniſſe und des Koſtenpunktes als die günſtigſten ergaben.

Im Allgemeinen kamen hierbei drei Hauptrichtungen in Betracht:

1) von Frankfurt a. d. O. über Poſen und Bromberg bis an die Weichſel und Graudenz;

2) von Küſtrin über Landsberg a. d. W. und Bromberg bis an die Weichſel bei Graudenz, mit einer Seitenverbindung nach Poſen;
3) von Stettin über Stargard nach Graudenz, mit einer Seitenverbindung nach Poſen.

Hierbei war der Uebergangspunkt über die Weichſel vorläufig für alle drei Richtungen bei Graudenz angenommen worden. Die erſte Richtung ſollte bei Frankfurt a. d. O. an die Berlin-Frankfurter, die dritte bei Stettin an die dorthin führende Eiſenbahn ſich anſchließen, während die zweite Richtung entweder bei Fürſtenwalde oder bei Neuſtadt-Eberswalde mit der einen oder der andern jener Bahnen in Verbindung gebracht werden ſollte.

Es war nun nöthig, für jede dieſer Richtungen zuvörderſt durch allgemeine Terrain-Unterſuchungen und Nivellements die günſtigſte Bahnlinie zu ermitteln und den Koſtenbedarf generell zu veranſchlagen. Der König bewilligte hierzu die nöthigen Geldmittel, und vom Finanz-Miniſter wurde die obere Leitung dieſer Arbeiten dem Regierungs- und Baurath Mellin übertragen, welcher ſowohl bei der Magdeburg-Leipziger als bei der Magdeburg-Halberſtädter Bahn als oberſter Techniker den Bau geleitet hatte. Die Ausarbeitung des Projekts für die beiden ſüdlichen Richtungen unter Nr. 1 und 2 wurde dem techniſchen Direktor der Berlin-Frankfurter Eiſenbahn, Zimpel, übertragen; für die nördliche Richtung von Stettin über Stargard nach Graudenz wurde die Unterſuchung der Richtung von Stargard ab, da man die Strecke von Stettin bis Stargard ſchon anderweitig bearbeitete, dem mehrfach ſchon in Eiſenbahnſachen beſchäftigten Bau-Kondukteur Wiebe überwieſen.

Die betreffenden Regierungsbehörden wurden aufgefordert, durch Vermittelung der Landräthe den genannten Dirigenten dieſer Arbeiten und den von denſelben beſchäftigten Technikern ungehinderten Zutritt zu dem Terrain zu gewähren und die dadurch etwa veranlaßten Entſchädigungs-Angelegenheiten zu reguliren. Auf dieſe Weiſe konnten die nöthigen Vermeſſungen und Nivellements während des Jahres 1843 vorgenommen und bis zu Ende deſſelben Jahres beendigt werden, worauf alsdann die Veranſchlagungen und die andern nöthigen Arbeiten ihren Anfang nahmen.

In dem Allerhöchſten Landtagsabſchiede der Provinz Preußen heißt es demnach in Bezug hierauf, wie folgt:

„Dem Wunſche Unſerer getreuen Stände, daß die Richtung der intendirten Eiſenbahn durch die Provinz Preußen und ihr Uebergangspunkt über die Weichſel baldmöglichſt bekannt gemacht werden, wollen Wir in ſoweit entſprechen, als es ohne Beeinträchtigung der Gründlichkeit der einer ſolchen Entſcheidung nothwendig zu unterlegenden, ſehr umfangreichen Vorarbeiten geſchehen kann. Es ſind dieſe Vorarbeiten auf Staatskoſten angeordnet und ſchon ſo weit vorgerückt, daß der Zeitpunkt der Entſcheidung, wenngleich noch nicht mit Zuverläſſigkeit beſtimmt, doch mit Wahrſcheinlichkeit als nicht zu weit ausſehend bezeichnet werden darf. Uebrigens haben Wir gern erſehen, daß Unſere getreuen Stände, die Wichtigkeit einer Eiſenbahnverbindung der dortigen Provinz mit den übrigen Theilen der Monarchie gehörig würdigend, eine thätige Beihülfe der beſonders betheiligten Kreiſe und einzelnen Grund-

und in demſelben Verhältniß 500 Ruthen oder eine viertel Meile mit 1 Thlr. 20 Sgr.

Für das ſchwierigere Ausheben der Erde treten hinzu:

pro Schachtruthe im Mittelboden . . 1 Sgr.
„ Lehmboden . . 2 „
und in Thonerde . . 3 „

Es iſt als Tagewerk für einen Arbeiter anzuſehen, eine Schachtruthe Erde in Sandboden auszuheben und 30—40 Ruthen weit zu verkarren, und das Tagelohn würde alſo nach vorſtehenden Sätzen 11½—13 Sgr. betragen.

Eine Schachtruthe Erde 500 Ruthen weit zu verfahren, iſt als Tagewerk für eine zweiſpännige Fuhre anzuſehen, und dieſelbe würde alſo inkl. Auflader verdienen 1 Thlr. 20 Sgr. pro Tag.

Im Jahre 1840 betrug die Maſſe der bewegten Erde 45637, 1842 273964 Schachtruthen; bis zum 1. Mai 1843 waren im Ganzen 865520 Schachtruthen Erde bewegt, welche 653021 Thlr. gekoſtet haben, ſo daß alſo die Schachtruthe durchſchnittlich, inkluſive der Planirungskoſten, auf 22 Sgr. 7,6 Pf. zu ſtehen kommt. Der geringſte Akkordpreis für eine Schachtruthe bei geringem Auftrag aus den Seitengräben in Sandboden war 7 Sgr.; der höchſte 2 Thlr. 10 Sgr., bei welchem Satz die höchſt fleißigen Akkord-Arbeiter dennoch nicht mehr als 15—16 Sgr. täglich verdienten. Dieſer Preis mußte für einen Boden gegeben werden, der ſich bei einem Durchſtich in der Nähe Stettins bei Marienhof von 600 Ruthen Länge in einer Tiefe von 32—36 Fuß vorfand und theilweiſe kaum mit der Hacke bewältigt werden konnte, der aber dennoch, der Luft und Näſſe ausgeſetzt, vollkommen zerfloß und ſelbſt bei einer Böſchung von 2 Fuß Ausladung auf einen Fuß noch nicht ſtabil war. Die Schwierigkeiten bei der Ausführung dieſes Durchſtiches wurden endlich noch bedeutend dadurch vermehrt, daß ſich in allen Punkten des Einſchnittes reiche Quellenlagen zeigten, deren Gewältigung und Ableitung einen bedeutenden Zeit- und Koſtenaufwand verurſachte.

Für dieſelbe Arbeit bei gewöhnlichem Lehmboden ſind 26 Sgr. pro Schachtruthe bezahlt worden.

Kienene Querſchwellen ſind etwa 180000 Stück erforderlich geweſen, wovon die 7¾füßigen zu durchſchnittlich 21 Sgr. pro Stück, die 9¾füßigen zu 1 Thlr. 4 Sgr. 2 Pf. geliefert wurden. Die (unten näher beſchriebenen) Schienen koſten pro Ton, à 20⅓ Zentner Zollgewicht, in England 8 Lſt. 10½ Sh., in Berlin mit allen Unkoſten (worunter 20 Thlr. 10 Sgr. 4 Pf. Eingangsſteuer) 86 Thlr. 6 Pf. Im Ganzen waren 146000 Ztr. erforderlich, worunter 3000 Ztr. einbegriffen ſind, die nachträglich noch zu Seitenbahnen auf den Stationen, ſo wie zum Erſatze beim Erdtransporte unbrauchbar gewordener Schienen erforderlich geweſen ſind.

Die Lokomotive haben durchſchnittlich 12000 Thlr. gekoſtet; die von Sharp Roberts koſten in Mancheſter mit Tender 1690 Lſt., die von Norris in Philadelphia 7600 Dollars.

d. und e. Steigungs- und Krümmungs-Verhältniſſe.

Die ſtärkſten Steigungen der Eiſenbahn ſind:

$\frac{1}{240}$ auf 2850 Ruthen Länge,

$\frac{1}{252}$ „ 700 „ „

$\frac{1}{288}$ „ reſp. 854 und 300 Ruthen Länge. Noch einige vorkommende Steigungen ſind von $\frac{1}{300}$ und weniger.

Die bedeutendſten Krümmungen ſind:

130 Ruthen Länge mit einem Radius von 240 Ruthen,

140 „ „ „ „ „ „ 240 „

80 „ „ „ „ „ „ 265 „

Dieſe Krümmungen liegen in der Nähe von Bahnhöfen; alle ſonſt vorkommenden ſind unbedeutend. —

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Die Kronenbreite des Planums für eine einfache Bahn iſt 14 Fuß; die Doſſirungen der Aufträge, wie die Abträge, haben 1½ Fuß Ausladung auf jeden Fuß Höhe, und in den Doſſirungen der letzteren ſind von 5 zu 5 Fuß Höhe 1 Fuß breite Banketts dergeſtalt eingeſchnitten, daß das erſte Bankett in gleicher Höhe mit der Krone des Planums liegt. — Dieſes iſt mit 2 Fuß in der Sohle breiten, 2 Fuß tiefen Seitengräben eingefaßt, wenn die Entwäſſerung eine größere Tiefe nicht erforderte; in dieſem Falle ſind auch bei Aufträgen von 2 Fuß und darüber gar keine Seitengräben. — Die Kante des Planums iſt durchgehends mittelſt eines Raſenſtreifens von 1 Fuß Breite gegen das Auswaſchen bei heftigen Regengüſſen geſichert; wo ſolches erforderlich, kommen Futtermauern vor. Ueberall da, wo die Bahn durch fruchtbaren Boden führt, wird die Befeſtigung der Böſchungen durch Bekleidung mit Fruchterde und Beſaamung erzielt, und hat ſich dieſe Art nicht allein als billig in der Ausführung, ſondern auch als vollkommen haltbar bewährt. Wo Waſſerbanketts ſich befinden, ſind am Fuße des Dammes heckenartige Weidenſtrauch-Pflanzungen gemacht. —

Im Allgemeinen iſt eine vollſtändige Benarbung im Jahre 1844 vorauszuſehen und wird nur in dem tiefen Einſchnitt von Marienhof noch dann und wann etwas nachzubeſſern ſein, weil dort die Böſchungen, ungeachtet ihrer größtentheils zweifüßigen Anlage, an mehreren Stellen noch nicht ganz haltbar erſcheinen. Dieſer Gegenſtand iſt indeß nicht von großem Belang und wird verſchwinden, ſobald die Quellen, welche die Urſache des Uebelſtandes ſind, vollſtändig abgeleitet werden können, wie dies an den meiſten Punkten des gedachten Durchſtichs bereits erfolgt iſt.

Die Erdarbeiten bei dieſer Eiſenbahn ſind für das, dem flüchtigen Anblicke ſich meiſt als flach darſtellende Terrain ſehr bedeutend. Die Höhe und Länge der Aufträge überſteigen die aller benachbarten Bahnen, indem Aufſchüttungen von 40—50 Fuß mehrfach, aber ſogar dergleichen von 60 Fuß ſenkrechter Höhe vorkommen und beiſpielsweiſe dieſſeits und jenſeits des Randowfluſſes aus Moor und Wieſen ſich Dämme von 1¼ Meilen Länge erheben, die mehrmalige Nachſchüttungen wegen erlittener Sackungen erfordert haben.

Der Damm über den Finow-Kanal bei Neuſtadt hat ſogar eine größte Höhe von 74 Fuß.

Verhältnißmäßig eben ſo bedeutend ſind die Durchſtiche und Abträge, deren z. B. in der Nähe Stettins zwei, bei Marienhof und Pommerensdorf, jeder eine viertel Meile lang und von durchſchnittlich 30 Fuß Tiefe vorkommen, von denen der Einſchnitt bei Marienhof, wie ſchon im Vorigen erwähnt iſt, namentlich durch Quellenlager ſehr viel Arbeit gemacht hat. In der Gegend von Chorinchen zwiſchen Angermünde und Neuſtadt befinden ſich Einſchnitte von 30—40 Fuß Tiefe in ſo reichhaltigem Steinlager, daß es bisher unmöglich war, die Böſchungen durch Raſen oder Beſaamung zu befeſtigen; die Erdmaſſe beſteht jedoch aus einer Miſchung von Steinen und Lehm ohne Quellenlager, ſo daß für die Bahnunterhaltung hierdurch keine Nachtheile entſtehen und auch nur wenig erhebliche Reparaturen vorkommen. Hervorzuheben iſt ferner die Abgrabung einer 40—50 Fuß hohen Berglehne unmittelbar hinter der Vorſtadt Stettins. —

Die Vollendung der ganzen Erdarbeit in ſo kurzer Zeit iſt übrigens nur durch die angeſtrengteſte Thätigkeit möglich geweſen, und wurde nicht allein während des Winters, ſondern ſelbſt (mit Ausſchluß von 2 Wintermonaten) ohne Unterbrechung Tag und Nacht gearbeitet und die Arbeit an ſo viel Punkten angegriffen, als es die Umſtände irgend geſtatteten.

Das Planum iſt in der Regel vorläufig nur in der Breite von 14 Fuß, alſo für ein Geleiſe angefertigt, doch haben ſämmtliche hohe Dämme, Durchſtiche, Brücken, Ueberbrückungen und Durchläſſe die doppelte Breite, und auch das Terrain für ein zweites Geleiſe iſt jetzt ſchon auf der ganzen Bahnlänge erworben. Vom Stettiner Bahnhofe vorlängs der Vorſtadt Oberwieck bis gegen die Pommerensdorfer Anlagen (etwa eine viertel Meile) iſt aber nicht allein das Planum in der Breite der Doppelbahn hergeſtellt, ſondern auch das zweite Geleiſe ſelbſt zur Ausführung gebracht. Der Grund hierzu lag beſonders darin, daß außer den 6 Coaksöfen bei Neuſtadt die Anlage von noch mehreren derſelben nöthig und bei der Hauptſtation Stettin am zweckmäßigſten war. Dieſe mußten außerhalb des Rayons der Feſtung erbaut werden, und konnte deshalb das eine Geleiſe zu dem Transport der Kohlen vom Bahnhofe bis zu den an der Bahn belegenen Coaksöfen, ſo wie der bereiteten Coaks zum Bahnhofe zurück, nicht wohl benutzt werden, ohne die Sicherheit der Perſonen- und Gütertransporte zu gefährden. Von dem zur Befeſtigung des Planums und zur Unterbettung der Querſchwellen erforderlichen Material an Kies und Lehm ſind im Ganzen 17876 Schachtruthen verwendet. Auf den Strecken, wo das Planum vor dem Winter im Zuſammenhange fertig wurde, iſt die Kiesbettung eingebracht, gehörig abgewalzt und theilweiſe ſelbſt während des Winters befahren worden, um eine gehörige Feſtigkeit der Unterlage des Bahngeſtänges zu erzielen. Wo dies nicht der Fall ſein konnte, iſt wenigſtens das Planum und auch die Kiesbettung feſtgewalzt worden.

Hinſichtlich des Oberbaues iſt zu bemerken, daß eine Schiene 18 Fuß lang, von 17—17½ Pfund pro Fuß, in Form der ſogenannten Vignoles'ſchen

(T) Schienen (hoch $2\frac{11}{12}$ Zoll, am Fuße breit $3\frac{2}{3}$ Zoll, oberer Querdurchmeſſer 2 Zoll, Querdurchmeſſer in der Mitte 10 Linien) angewendet iſt; daß dieſelbe in Entfernung von 2 Fuß $6\frac{6}{7}$ Zoll von Mitte zu Mitte durch kienene Querſchwellen unterſtützt wird, welche rechtwinklig beſchlagen, eine Länge von $7\frac{3}{4}$ Fuß, eine Breite von 10 Zoll und eine Stärke von $6\frac{1}{2}$ Zoll erhalten; daß an den Stößen der Schienen Querſchwellen von $9\frac{3}{4}$ Fuß Länge und 12 Zoll Breite, Behufs beſſerer Unterſtützung derſelben, verwendet worden; daß die Befeſtigung der Schienen auf den Querſchwellen durch Hackennägel von 6 Zoll Länge ausgeführt iſt, welche an den Stellen, wo zwei Schienen zuſammenſtoßen, Verbindungsplatten zur Unterlage bekommen und an dieſen Stellen $\frac{3}{4}$ Zoll länger ſind; daß eine Verſchiebung der Schienen in ihrer Längenrichtung durch $\frac{1}{4}$ Zoll tiefe Einſchnitte, welche der Fuß der Schiene in der Mitte an beiden Seiten hat und in welche die Nägel kommen, verhütet wird; daß die Querſchwellen einen ſolchen Einſchnitt haben, daß der Fuß der Schiene, ſo wie reſp. der Verbindungsplatte, hineinpaßt und zugleich den Schienen eine geringe Neigung nach der Mitte der Bahn zu gegeben wird, welche der koniſchen Form der Räder entſpricht; daß das Planum in der Breite der Querſchwellen ausgehoben und (nach Beſchaffenheit des Untergrundes) mit einer 6—12 Zoll ſtarken Schicht Kies (nöthigenfalls mit Lehm gemiſcht) wieder ausgefüllt wurde, worauf man dann die Schienen bettete. In den Kurven ſind, Behufs beſſerer Abrundung derſelben, Schienen von nur 13 Fuß Länge verwendet, auch die Schwellen durch Pfähle an ihren Stirnenden vor dem Verſchieben nach außen geſichert.

Die Brücken, Durchläſſe und Ueberbrückungen zerfallen ihrem Zwecke nach bekanntlich in vier verſchiedene Klaſſen:

1) diejenigen Bauwerke, welche dazu dienen, die, die Richtung der Eiſenbahn durchſchneidenden Gewäſſer durch (oder über) das Planum zu leiten und ſeitwärts fortzuführen, eigentliche Brücken, Querdurchläſſe und Waſſerleitungen. — Die für dieſen Zweck in der Breite des Doppelgeleiſes angelegten Brücken ſind faſt überall maſſiv gebaut, und zwar von geſprengten Feldſteinen, mit Feldſteinplatten überdeckt, bis zu dritthalb Fuß Weite; wo aber die Durchlaßöffnung drei Fuß und darüber beträgt, mit einem Gewölbe von Ziegelſteinen. — Sie ſind gegen Unterſpülung und Senkung gehörig geſichert.

2) Diejenigen Bauwerke, welche das in den Seitengräben ſich anſammelnde Waſſer unter den angelegten Uebergängen ableiten, ſogenannte Seitendurchläſſe, ſind ſämmtlich maſſiv von geſprengten Feldſteinen mit Granitplattendecke. Die Breite der Uebergänge beträgt in der Regel 18 bis 24 Fuß.

3) Diejenigen Bauwerke, welche zur Fortführung der die Bahn durchſchneidenden Gewäſſer in Seitenwegen erforderlich wurden. Auch die Brücken in Seitenwegen ſind von Feldſteinen, mit Decken von Granitplatten.

4) Diejenigen Bauwerke, welche Wege, wenn ſie die Bahn durchſchneiden, entweder über oder unter das Planum führen, Ueberbrückungen der

deren Gewäſſer aus allen Richtungen wider einander fließen und daher eine Ablagerung der kulturfähigen Erde in einer Richtung unmöglich machen, woraus denn auch die große Bodenverſchiedenheit auf dieſer Ebene hervorgeht. Das Waſſergebiet der Paſſarge wird indeß nur zum Theil, das des Pregels aber faſt gar nicht durch die projektirte Eiſenbahnlinie berührt, wie dies die Lage Königsbergs zu dieſen Flußgebieten nothwendig bedingt.

Das Fluthbett der Weichſel iſt ſehr breit und von hohen Ufern eingeſchloſſen, die bald auf der rechten, bald auf der linken Seite ſich weit von dem eigentlichen Strombette entfernen, bald es in der Mitte laſſen. Im Durchſchnitt iſt das Weichſelthal über eine Meile breit, und es geht hieraus hervor, welche Schwierigkeiten ſich hier dem Uebergange einer Eiſenbahn entgegenſtellen. Oberhalb Montau, eine Meile unterhalb Mewe, an der ſogenannten Montauer Spitze, theilt ſich der Strom in zwei Arme und ſchließt das große Marienburger Werder ein.

Der ſich unter dem Namen Nogat abzweigende öſtliche Arm bildet mehr oder minder breite Niederungen, die ſich von Mewe ab meilenweit zu beiden Seiten der beiden Weichſelarme ausbreiten und ſo ein Delta von der höchſten Fruchtbarkeit, die berühmte Weichſelniederung, bilden. Von Mewe folgen auf der weſtlichen Seite die Thalränder dem Strome in geringer Entfernung und wenden ſich dem nordweſtlich gelegenen Karthäuſer-Höhenzuge zu, die weſtliche Grenze der Danziger Niederung bildend.

Die Nogat wendet ſich nach der Trennung von der Weichſel, welche ihrem nördlichen Laufe treu bleibt, in nordöſtlicher Richtung dem friſchen Haff zu. Gleichzeitig treten die Thalränder derſelben in einen weiter nordöſtlichen Bogen zurück, umſchließen das nicht unbeträchtliche Waſſerbecken des Drauenſees und erheben ſich anderthalb Meilen nordöſtlich von Elbing, in der Höhe von Trunz, auf nahe an 600 Fuß über den Meeresſpiegel, die ſteilen Ufer des friſchen Haffs bildend. Die Städte Danzig, Dirſchau, Mewe, Stuhm, Marienburg, Chriſtburg, Holland und Elbing liegen am Rande dieſes herrlichen Tieflandes, das an Fruchtbarkeit und ſolidem Wohlſtande ſeines Gleichen ſucht und ſich wie ein großer Garten zwiſchen den, 9 Meilen von einander entfernten, Städten Danzig und Elbing ausbreitet.

So weit die oberflächliche Darſtellung des Terrains, welches die öſtliche Eiſenbahn zu durchlaufen hat, und nun zu den Anſichten, welche ſich in Beziehung auf die Richtung derſelben erhoben haben.

Von allen hierüber laut gewordenen Stimmen wird unſtreitig der Weichſelübergang als das Schwierigſte des ganzen Unternehmens anerkannt und von ihm gewöhnlich die Richtung der übrigen Bahn abhängig gemacht. Ein ſolcher Uebergang iſt aber auch, abgeſehen von der Eiſenbahn, von der größten Wichtigkeit für das Land rechts der Weichſel, weil es oft wochenlang unmöglich iſt, ohne Lebensgefahr die Weichſel zu paſſiren, wenn ein früher Eisgang die ſchwächliche Thorner Brücke fortgeriſſen hat, oder dieſe, um größeren Schaden zu verhüten, in Zeiten abgetragen wird. Fünf Uebergangspunkte ſind überhaupt techniſch unterſucht worden:

1) der Uebergangspunkt bei Graudenz;
2) der Uebergangspunkt an der Montauer Spitze;
3) der Uebergangspunkt bei Fordon;
4) zwei Uebergangspunkte bei Thorn.

Die beiden erſten, als in den urſprünglich projektirten Bahnlinien gelegen; die drei letzten eventuell und in Folge der Ermittelungen, welche die außerordentlichen Terrainſchwierigkeiten der erſtern ergeben haben.

Als Haupterforderniſſe eines guten Ueberganges ſind folgende von den Technikern aufgeſtellt worden:

a. Das Stromthal muß möglichſt ſchmal, namentlich ohne Vorland, und ohne ſonſtige Anlagen ſein, welche leicht Eisſtopfungen herbeiführen, zumal die Anlage der Brücke dieſelben jedenfalls befördern; deshalb iſt es höchſt wünſchenswerth, daß oberhalb des Ueberganges keine oder nur wenig angebaute Niederung ſich vorfinde.

b. Das Flußbett der Weichſel enthält bekanntlich durchweg eine Sandſchicht; die Sicherheit des Bauwerks erheiſcht es, daß die Tiefe dieſer Sandſchicht bis zum ſoliden Lehmboden möglichſt gering ſei.

c. Die beiden Fluthufer müſſen in ihrer Höhe korreſpondiren und möglichſt geſund, namentlich ohne ſchluchtene Quellen oder Abriſſe und nicht der Gefahr ausgeſetzt ſein, vom Strome fortgeriſſen zu werden.

d. Der Strom muß endlich in der Brückenlinie eine gerade Richtung haben und in der Mitte des Weichſelthales liegen; ſehr wünſchenswerth iſt es, wenn in einiger Entfernung oberhalb eine Krümmung des Stromes die Gewalt deſſelben ermäßigt und eine permanente große Kämpe, welche großentheils oberhalb der Brücke gelegen ſein muß, nicht blos einen feſten Anhaltspunkt im Strome ſelbſt, ſondern zugleich ein natürliches Mittel darbietet, um das Brechen des Eiſes daran zu bewirken.

Dieſe Erforderniſſe ſind bei den beiden erſtgedachten Uebergangspunkten nicht vorhanden. Die Brücke bei Graudenz müßte wegen des breiten Vorlandes auf dem linken Weichſelufer eine Länge von 1140 Ruthen oder $\frac{5}{8}$ Meilen erhalten. Die Sandſchicht im Weichſelbette hat daſelbſt die bedeutende Tiefe von 40 bis 50 Fuß, und das rechte Ufer, welches ganz quellhaltig, eine Höhe von 175 Fuß hat, und fortdauernden Abſpülungen ausgeſetzt iſt, würde ſehr koſtſpielige Uferbauten erfordern. Für dieſen Uebergang ſpricht aber der Umſtand, daß eben bei dem gänzlichen Mangel einer in allen Jahreszeiten zuverläſſigen Weichſelbrücke eine ſolche in militäriſcher Beziehung eine ſo hohe Bedeutung gewinnt, daß es jedenfalls wünſchenswerth ſein möchte, dieſelbe, um ihren Beſitz zu ſichern und ein ſo koſtbares Werk in den Wechſelfällen des Krieges weniger der Zerſtörung auszuſetzen, unter dem Schutze von Befeſtigungen anzulegen, was bei Graudenz am leichteſten zu bewirken ſein möchte.

Dieſe Gründe fallen für den Uebergang an der Montauer Spitze fort, der dem Graudenzer an baulichen Schwierigkeiten nicht nachſteht; es dürfte jedoch für die Ausführung deſſelben anzuführen ſein, daß eine etwas mehr abwärts gelegene Ueberſchreitung des Stromes einer größern Anzahl von Bewohnern

in die Nähe gerückt werde, indem die Gegenden an der untern Weichſel viel ſtärker bevölkert und reicher ſind, als an dem oberen Theile des Stromes.

Der Uebergangspunkt oberhalb Fordon, welcher für zweckmäßig erachtet worden, iſt 280 Ruthen unterhalb der Einmündung der Brahe belegen. Die ganze Breite des Flußthales beträgt nur 440 Ruthen, die des eigentlichen Weichſelſtromes, in welchem eine 78 Ruthen breite Kämpe belegen iſt, nur 170 Ruthen, ſo daß mit Rückſicht auf die zweifelsfrei zuläſſige Ueberdammung eines Theils des Flußthales eine Brückenweite von 285 Ruthen vollkommen genügt. Die Tiefe des Schwemmſandes beträgt hier höchſtens 18—20 Fuß und die Fluthufer erheben ſich hier nur in mäßiger Höhe.

Noch vortheilhafter ſind die beiden Uebergänge bei Thorn, beide oberhalb der dort bekanntlich ſeit Jahrhunderten bereits beſtehenden Pfahlbrücke, der eine das rechte Ufer zwiſchen den Feſtungswerken der Stadt und dem Jakobs-Fort erſteigend und dann zwiſchen den Außenwerken die weitere Richtung verfolgend, der andere, unweit der Brücke, unmittelbar durch die Stadt, in den Schießgraben eintretend und zwiſchen den Baſtionen 5 und 6 hinausgehend, ohne auf lokale Schwierigkeiten zu ſtoßen. Die Breite des Stromes iſt gering und wird durch die Länge der Pfahlbrücke beſtimmt, welche nur 2285 Fuß beträgt. Faſt in der Mitte befindet ſich eine Kämpe, welche die Brücke in zwei Hälften theilt. Die linke Hälfte des Stromes iſt der gänzlichen Verſandung nahe und geſtattet eine Ueberdammung, an welcher Fluththore oder ſonſtige Durchläſſe überflüſſiger Waſſermaſſen angebracht werden können. Hierdurch würde es möglich, die Brückenöffnung auf die außerordentlich geringe Breite der rechten Stromhälfte von 1305 Fuß einzuſchränken. Das Flußbett bietet alle Vorzüge dar; die Sandſchicht auf demſelben beträgt nur wenige Fuß, worauf ein ſolider Lehm folgt, welcher die Feſtigkeit der gegenwärtigen Pfahlbrücke bedingt. Von einer Gefahr durch Beförderung von Eisſtopfungen kann nicht die Rede ſein, da es oberhalb keine Niederungen giebt. Das Ueberwiegende dieſer techniſchen Gründe ſpricht alſo für dieſen Uebergang, wozu noch der militäriſche Grund, der Schutz deſſelben durch die Feſtungswerke, tritt.

Es wird hiergegen jedoch eingewendet, daß dem Koſtenpunkte allein die Beſtimmung des Weichſelüberganges nicht überlaſſen bleiben darf, weil eine Weichſelbrücke eben ſo wenig wie jede andere dort aufgeführt wird, wo ſie am wohlfeilſten iſt, ſondern da, wo ſie das Bedürfniß befriedigt. Dies würde weder bei Thorn noch bei Fordon geſchehen. Die Eiſenbahn von Königsberg bis dahin würde, in der Richtung über Preußiſch-Eylau, zwiſchen dieſer Stadt und der Weichſel ſehr ſchwieriges Terrain finden; ſie würde in ihrem ſüdlichen Theile der Grenze ſehr nahe kommen, und die Verbindung der nördlicheren gewerbthätigeren und produktiven Gegenden und Städte der Provinz unter ſich, mit Danzig und mit dem Weſten ganz außer Acht laſſen. Eine ſolche Linie würde bis zur Weichſel keinen Punkt berühren, wo ſie maſſenweiſe einen ſchon konzentrirten Verkehr aufnehmen, oder den man zur Bildung eines ſolchen für geeignet halten könnte. Sie würde endlich eine 25 oder doch 20 Meilen lange Zweigbahn nach Danzig nothwendig machen und

dadurch allein ſchon die Wohlfeilheit der Brücken an der oberen Weichſel doppelt aufwiegen.

Ein anderer Uebergang iſt, um die Stadt Elbing zu berühren, noch unterhalb der Montauer Spitze vorgeſchlagen, ſo daß dadurch zwei Uebergänge über die beiden Weichſelarme bei Dirſchau und Marienburg erforderlich würden und die Bahn nicht nur im großen und kleinen Marienburger Werder, ſondern auch in der Elbinger Niederung 3 Meilen weit in einem den Ueberſchwemmungen ausgeſetzten Terrain, wegen der hohen Waſſerſtände, fortwährend auf einem Damme fortgeführt werden müßte. Die Koſten dürften ſich deshalb ſehr ſteigern und dadurch der Vortheil, daß er Danzig und der größtmöglichen Anzahl von Bewohnern auf beiden Ufern der Weichſel noch näher gerückt wäre, als der an der Montauer Spitze befindliche Uebergang, vollkommen aufgewogen werden.

Wo daher die Ueberſchreitung der Weichſel Statt finden wird, das wollen wir höherer Entſcheidung anheimſtellen, und jetzt nur noch zum Schluſſe etwas über die verſchiedenen Anſichten hinſichtlich der Richtungslinien der Bahn anführen.

Zuvörderſt nahmen 3 Richtungen die öffentliche Meinung in Anſpruch, und zwar:

1) von Stettin über Stargard, Tempelburg und Konitz nach dem zu beſtimmenden Weichſelübergange;
2) von Stettin über Stargard, längs der Grenze der Neumark auf Ruſchendorf, Schneidemühl, Bromberg (mit einer Abzweigung auf Thorn) und dann längs des linken Weichſelufers nach dem zu beſtimmenden Uebergangspunkte;
3) von Frankfurt ab bei Küſtrin über die Oder, dann über Landsberg, in der Richtung des Laufes der Warthe und Netze, nach Schneidemühl und von dort wie Nr. 2.

Von einer Seite wurde für und gegen dieſe Linien Folgendes angeführt:

Die Linie unter 1 wäre, ungeachtet ihrer ziemlich geraden Richtung von Stettin auf die Weichſel, dennoch kaum geeignet, einer ernſtlichen Erörterung unterworfen zu werden, da dieſelbe in ihrem ganzen Laufe von der Oder bis zum Uebergange über die Weichſel, von Städten irgend einiger Bedeutung allein die im Grunde doch auch nur einen beſchränkten Verkehr darbietenden Orte Stargard und Konitz berührte und daneben von Stargard ab im Allgemeinen die unfruchtbarſten und wenig bevölkertſten Gegenden der Monarchie durchzöge — mit einem Worte, ſtatt, wie Eiſenbahnanlagen es ſonſt zu thun pflegen, die handels- und verkehrsreicheren Gegenden aufzuſuchen, ſelbige vielmehr, wie abſichtlich, zu umgehen ſchiene. Höchſt unvollſtändig würde ſie ferner den militäriſchen Anforderungen entſprechen, die, wenn ſelbige auch, im Allgemeinen, auf dieſer Grenze der Monarchie weniger als auf der Weſtgrenze in Betracht kommen, doch wiederum bei dem zwiſchen Oder und Weichſel laufenden Theile der Berlin-Königsberger Bahn ein beſonderes Gewicht dadurch gewännen, daß dieſe letztere hier die einzigen geſicherten militäriſchen Eiſenbahnverbindungen gewährte, indem die auf Poſen zu erbauenden beiden

Die Ausgaben in demſelben Zeitraume waren dagegen nachſtehende:

Nr. des Titels.	Ausgabe.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
	A. Unterhaltungskoſten der Bahn.						
I.	Gehalt und Bekleidung des Bahn-Beaufſichtigungs-Perſonals	8930	2	6			
II.	Inſtandhaltung des Unterbaues	201	10	—			
III.	Inſtandhaltung des Oberbaues	4018	25	10			
IV.	Inſtandhaltung der Nebenanlagen	94	8	9			
V.	Materialien zur Inſtandhaltung des Oberbaues	196	5	—			
VI.	Inſtandhaltung der Gebäude u. ſ. w. . . .	160	11	—			
VII.	Geräthſchaften zur Inſtandhaltung der Bahn	138	16	2			
VIII.	Insgemein	118	27	6			
	Unterhaltungskoſten der Bahn .	.	.	.	13858	16	9
	B. Bahnbetriebskoſten.						
I.	Gehalt und Bekleidung der Betriebsbeamten, und Arbeitslöhne auf den Bahnhöfen . .	16572	24	1			
II.	Koſten der Transportkräfte	31286	10	6			
III.	Inſtandhaltung der Transportmittel, einſchließlich der beſchafften Vorräthe	4213	5	9			
IV.	Anſchaffung neuer Transportmittel	—	—	—			
V.	Geräthe zum Transportbetriebe u. zum Dienſt auf den Bahnhöfen	1079	18	6			
VI.	Erleuchtung der Signal-Vorrichtungen, der Bahnhöfe und Dienſtlokale . . .	1736	28	4			
VII.	Heizung der Empfangszimmer						
VIII.	Transport der Güter vom Bahnhofe bis zum Beſtimmungsorte	—	—	—			
IX.	Insgemein	286	11	—			
	Bahnbetriebskoſten .	.	.	.	55175	8	2
	C. Allgemeine Verwaltungskoſten.						
I.	Beſoldung der Beamten						
II.	Amtsreiſen der Direktoren und des Verwaltungsraths	2595	22	3			
III.	Bureaukoſten, Billet-Druckkoſten und Inſertionen						
IV.	Zinſen und Dividende	—	—	—			
V.	Amortiſation und Prioritäts-Aktien oder Anleihen	—	—	—			
VI.	Oeffentliche Abgaben und Feuerverſicherungs-Prämien	422	10	11			
VII.	Insgemein	31	4	9			
	Allgemeine Verwaltungskoſten .	.	.	.	3049	7	11
	Summa der Ausgaben .	.	.	.	72083	2	10
	Hiervon kommt jedoch in Abrechnung:						
	1) der Werth der aus der Betriebseinnahme angeſchafften und noch vorräthigen Brennmaterialien und anderen Vorräthe mit .	11591	17	7			
	2) der Betrag der pro Mai bereits gezahlten Gehalte	839	5	—			
	in Summa .	.	.	.	12430	22	7
	Bleibt wirkliche Ausgabe .	.	.	.	59652	10	3

Die Geſammteinnahme betrug .	87417 Thlr.	24 Sgr.	6 Pf.
die Ausgabe	59652 „	10 „	3 „
mithin verblieb ein Ueberſchuß von .	27765 Thlr.	14 Sgr.	3 Pf.

Dieſe Summe würde auf die 9 Betriebsmonate à 4 Prozent ein Kapital von 925515 Thlr. 25 Sgr. verzinſen, welcher Erfolg wohl als befriedigend angeſehen werden kann, weil der Betrieb 3½ Monat nur auf ein drittel der Länge und 5½ Monat auf der Hälfte der Länge der Bahn Statt gefunden hatte; weil ferner die beſſeren Sommermonate dem Betriebe ausgeſchloſſen waren, und endlich, weil der wahre Erfolg des Betriebes ſich erſt günſtig nach Vollendung der ganzen Bahn herausſtellen, auch dann erſt der Güterverkehr von dem Hafenplatze zur Hauptſtadt ins Leben treten konnte.

Der Verbrauch an Coaks ſtellte ſich in dieſem Zeitraume beim Betriebe im Allgemeinen ſehr günſtig heraus, indem mit Einſchluß des Anheizens der Maſchinen nur 3,11 Scheffel Coaks pro Meile verbraucht wurden. Sehr vortheilhaft erwies ſich dabei die an einigen Maſchinen angebrachte Vorrichtung zur Anwendung der veränderlichen Expanſion, und es ergab ſich, daß man hierdurch 15 bis 20 Prozent Feuerungsmaterial erſparte.

Die Bereitung der zum Betriebe erforderlich geweſenen Coaks geſchah in der unweit des Neuſtädter Bahnhofes am Finow-Kanal angelegten Brennerei, beſtehend aus 6 Coaksöfen, deren jeder im Durchſchnitt 705 Thlr. koſtete. Der Scheffel Coaks kam hierbei auf 7 Sgr. bis auf den Tender zu ſtehen, und koſtete daher die Meile an Feuerungsmaterial bei einem Verbrauch von 3,11 Scheffel pro Meile 21 Sgr. 9,2 Pf.

Die Koſten für die Reparatur der Maſchinen beliefen ſich auf 1841 Thlr. 19 Sgr. 11 Pf., und da dieſelben 11545 Meilen zurückgelegt hatten, ſo ſtellte ſich die Reparatur pro Meile auf 4 Sgr. 9,4 Pf. Dies Reſultat muß, ungeachtet des neuen Zuſtandes der Lokomotive, doch noch deshalb als ſehr günſtig angeſehen werden, weil die anſehnliche Meilenzahl nicht mitgerechnet iſt, welche die Lokomotive, Behufs des Transports von Materialien zum Neubau, durchlaufen haben.

Die Unterhaltung der Wagen koſtete 1843 Thlr. 28 Sgr. 3 Pf. Dieſelben hatten, abgeſehen von ihrem vielfachen Gebrauch, bei dem Transport der Materialien zum Neubau 103479 Meilen durchlaufen, weshalb die Reparatur des einzelnen Wagens pro Meile durchſchnittlich auf 6,4 Pf. zu ſtehen kam.

Ueber die Betriebs-Reſultate vom 1. Mai bis 15. Auguſt 1843 ſind die näheren Angaben bis jetzt nicht veröffentlicht; dagegen enthält der General-Bericht des Direktoriums der Geſellſchaft vom 15. April 1844 über den Betrieb vom 16. Auguſt (als dem Eröffnungstage der ganzen Bahn) bis 31. Dezember 1843 nachſtehende Einnahmen und Ausgaben.

ſichten in einem Grade entſpräche, der ihr jedenfalls allein ſchon den Vorzug vor der Bahnlinie über Konitz zu ſichern genügte. Aber diejenigen militäriſchen Vortheile, welche die Richtung von Stettin über Schneidemühl nach Bromberg gewährte, fielen ſämmtlich, in ganz gleichem Maaße, der Frankfurt-Schneidemühl-Bromberger Linie zu, und dieſe letztere vereinigte damit noch andere, ſehr weſentliche und ihr eigenthümliche Vorzüge. Sie ſtellte z. B. die bei weitem nächſte militäriſche Eiſenbahnverbindung zwiſchen den Plätzen und Stellungen der Mittel- und Nieder-Weichſel und denjenigen der Mittel- und Ober-Oder, ſo wie Schleſiens überhaupt her, indem die über Poſen führenden Linien, aus oben angegebenen Gründen, ohne militäriſchen Werth ſein dürften. Jene Verbindung zwiſchen der Mittel- und Nieder-Weichſel mit der Mittel-Oder und Schleſien dürfte aber ſtrategiſch weit wichtiger als diejenige der Weichſel mit Stettin, Vorpommern und Mecklenburg ſein. Würde ferner Drieſen als Anknüpfungspunkt mit Poſen gewählt, ſo erhielte letzteres mit Küſtrin und Berlin eihe zweite und, militäriſch, jedenfalls weſentlich geſichertere Eiſenbahnverbindung, als dies vermittelſt der Linie über Glogau der Fall wäre. Endlich dürfte es militäriſch nichts weniger als gleichgültig ſein, eine, die wichtige Barrière der Warthe- und Netze-Brücher, in deren ganzen Ausdehnung und auf der innern Seite, ganz unmittelbar berührende Eiſenbahn zu haben, die ſchließlich auch noch mit der Linie zuſammenfiele, auf welcher die zwiſchen Berlin und Thorn zu ſchiebenden Truppenmaſſen doch ſtets vorzugsweiſe gerichtet werden dürften.

Den mannigfachen und weſentlichen, ſowohl kommerziellen wie militäriſchen Vorzügen, die ſich ſo zu Gunſten der Frankfurt-Schneidemühler Bahnrichtung herauszuſtellen ſcheinen, dürfte von Seiten der Stettin-Schneidemühler Linie freilich entgegengeſtellt werden können, daß, im Falle der erſteren Bahnrichtung, Hinterpommern von einer direkten Berührung durch ſelbige ja ganz ausgeſchloſſen bliebe. Wenn nun aber die Frankfurt-Schneidemühler Richtung unbezweifelt mehr als jede andere die Mitte des hier in Betracht kommenden Abſchnittes der Monarchie hielte und überhaupt eine durchaus centrale wäre, ſo dürfte Hinterpommern es wohl mit Recht nur ſeiner excentriſchen topographiſchen Lage zuſchreiben können, wenn die große Vertebral-Eiſenbahnlinie der Monarchie, deren Richtung denn doch eine weſentlich centrale ſein und durch die allgemein kommerziellen und militäriſchen Rückſichten beſtimmt werden müßte, jene Provinz nicht unmittelbar durchſchnitte. Man dürfe aber dabei keinesweges die gewiß billigen Anſprüche Pommerns verkennen, zu deren Befriedigung ſich indeß wohl andere angemeſſene Begünſtigungen durch Anſchlüſſe, und namentlich auch vermittelſt Chauſſeen, auffinden laſſen dürften, welche letztere, bei dem jetzigen gewerblichen Zuſtande Hinterpommerns im Allgemeinen, deſſen weſentlichſten Bedürfniſſen vorerſt in den meiſten Fällen noch genügen zu können ſchienen.

Hiergegen aber wurde von anderer Seite eingewendet:

1) Die Richtung über Stargard, Tempelburg und Konitz auf Dirſchau und Mewe an der Montauer Spitze verdiene für Danzig und Königsberg den Vorzug, weil ſie die Verbindung zwiſchen dieſen Städten und

Abſchluß.

Die Einnahme beträgt .	144390 Thlr.	— Sgr.	4 Pf.
davon die Ausgabe . .	107045 „	— „	1 „
Ueberſchuß .	37345 Thlr.	— Sgr.	3 Pf.

Es ergiebt ſich demnach ein Ueberſchuß von 37345 Thlr. — Sgr. 3 Pf., der vornämlich darin ſeinen Grund hat, daß in den erſten Monaten nach vollendetem Bau die laufenden Unterhaltungskoſten unbedeutend geweſen ſind, auch für das Jahr 1843 eine Rücklegung zum Reſervefonds nicht bewirkt iſt.

Dieſer Ueberſchuß iſt zur Zeit noch nicht als Dividende vertheilt, ſondern wird derſelbe einſtweilen für den Baufonds reſervirt.

Die Betriebseinnahmen in den einzelnen Monaten des Jahres 1843, ſo wie der bis jetzt vergangenen des Jahres 1844 waren:

	1843. Thlr.	Sgr.	Pf.	1844. Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar .	9971	13	9	23000	3	6
Februar .	8867	6	3	22061	11	4
März . .	11205	14	4	25190	16	7
April . .	13211	29	5	33954	4	8
Mai . .	13870	25	11	35748	—	6
Juni . .	18625	10	—			
Juli . .	18189	17	9			
Auguſt . .	27607	12	8			
September	36005	3	—			
Oktober .	32702	15	—			
November	26397	14	2			
Dezember .	28621	—	8			
Die Geſammteinnahmen ſeit dem 1. Januar bis ult. April 1844 waren .				104206	6	1
die Ausgaben				41055	10	9
mithin Ueberſchuß .				63150	25	4

wovon jedoch pro rata die Zinſen vom 1. Semeſter noch zu berichtigen ſind, und noch die Niederlegung zum Reſervefonds zu bewirken iſt.

Der Verbrauch an Coaks hat ſich in dem letztgenannten Zeitraume gegen früher nicht weſentlich geändert. Es ſind nämlich durchſchnittlich mit Anheizen und Reſervehaltung der Maſchinen drei Scheffel pro Meile verbraucht worden. Dabei iſt jedoch zu bemerken, daß die neueren Lokomotive, ſowohl aus der Fabrik von Borſig, als von Sharp, Roberts et Comp., reſp. um 2,5 und 2,8 Scheffel pro Meile konſumirt haben. Um die Maſchinenführer zu größerer Sparſamkeit anzuhalten, ſind denſelben ſeit dem 1. März 1844 Prämien von Coaks-Erſparung bewilligt. Für jede Maſchine iſt nach den angeſtellten Beobachtungen über deren Materialienverbrauch ein Normalſatz angenommen, der für die engliſchen Lokomotive durchſchnittlich pro Meile auf 2,9 Scheffel, für die Maſchinen aus der Fabrik von Borſig auf 2,6 Scheffel, für die Perſonenzüge und auf 0,3 Scheffel mehr für ſchwere Güterzüge feſt-

geſtellt iſt. Von dem hiervon erſparten Quantum werden dem Führer und dem Feuermann zuſammen 10 Prozent in Gelde, den Scheffel Coaks zu 7 Sgr. gerechnet, als Prämie gezahlt. Die Coaks werden den Führern zugemeſſen und die Qualität durch Gewicht geprüft. Bei dieſer Einrichtung hat ſich bereits eine anſehnliche Erſparung gezeigt, und es läßt dieſelbe günſtige Reſultate erwarten.

Die Koſten der Coaks-Bereitung ſtellen ſich mit Anrechnung aller Nebenkoſten auf 7 Sgr.; die Meile hat daher, bei einem Verbrauche von drei Scheffel, etwa 20 bis 21 Sgr. gekoſtet.

Die 14 Lokomotive haben vom 1. Mai 1843 bis ult. April 1844 zurückgelegt 43289 Meilen, welche ſich auf die einzelnen Monate und Lokomotive wie nachſtehend vertheilen.

Laufende Nr.	Name der Lokomotive.	Mai 1843. Meilen.	Juni 1843. Meilen.	Juli 1843. Meilen.	Auguſt 1843. Meilen.	Septbr. 1843. Meilen.	Oktober 1843. Meilen.	Novbr. 1843. Meilen.	Dezbr. 1843. Meilen.	Januar 1844. Meilen.	Februar 1844. Meilen.	März 1844. Meilen.	April 1844. Meilen.	Summa der Meilen.
1.	Greif	388	202½	375	384	418	372	471	468	732	468	360	—	4338½
2.	Blücher	287½	397½	357	470	342	216	415	318	117	700	582	540	4742
3.	Boruſſia	246	324	373	416	324	360	411	378	432	137	306	368	4255
4.	Pommerania	371½	378	384	318	468	426	595	502	234	322	360	366	4724½
5.	Adler	47½	466½	—	582	397	90	210	132	396	558	—	28	2907
6.	Berlin	385	267	347	251	288	362	570	50	162	388	232	88	3390
7.	Bär	249	201½	237	50	254	414	507	272	232	385	80	180	3061½
8.	Oder	122	9	28	30	178	142	—	—	112½	—	43	36	700½
9.	Stettin	101	100	15	76	123	39	—	231	85	—	74	144	988
10.	Herkules	—	—	—	246	477	558	706	450	180	789	252	324	3982
11.	Merkur	—	—	—	—	168	382	786	564	558	167	558	342	3465
12.	Vulkan	—	—	—	—	84	378	619	454	522	709	216	540	3522
13.	Angermünde	—	—	—	—	—	—	—	252	414	649	450	434	2289
14.	Boreas	—	—	—	—	—	—	—	—	45	340	191	348	924
	Summa	2377½	2346	2116	2823	3521	3739	5290	4011	3921½	5612	3794	3738	43289

Zum Schluſſe der Betriebseinnahmen und Betriebskoſten geben wir noch den vom Direktorium der Geſellſchaft entworfenen Etat für das Jahr 1844, wobei ein vom Baurath Neuhaus, dem höchſtverdienten Erbauer der Bahn, entworfener (in mehr als einer Hinſicht allgemein intereſſanter) Anſchlag der Koſten für Reparaturen der Bahn, der Gebäude, Maſchinen und Fuhrwerke, ſo wie der Koſten der von Zeit zu Zeit nöthig werdenden Neu-Anſchaffung und Ergänzung vorbemerkter Gegenſtände, zum Grunde gelegt iſt.

Tit.		Das Etats-Soll beträgt bei der allgemeinen Verwaltung			dem Betriebe der Bahn			der Unterhaltung der Bahn			Summa.		
		Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
	Einnahme.												
I.	Aus dem Perſonen- und Güterverkehr	—	—	—	410263	4	2	—	—	—	410263	4	2
II.	An Pächten und Miethen	—	—	—	1858	2	8	—	—	—	1858	2	8
III.	„ Zinſen	—	—	—	2000	—	—	—	—	—	2000	—	—
IV.	Insgemein	—	—	—	1000	—	—	—	—	—	1000	—	—
	Summa der Einnahme	—	—	—	415121	6	10	—	—	—	415121	6	10
	Ausgabe.												
I.	An Beſoldungen und Miethsentſchädigungen	5552	15	—	33165	—	—	25093	5	—	63810	20	—
II.	„ Bekleidungs-Vergütung	33	11	—	1931	21	—	2734	23	—	4699	25	—
III.	„ Reiſekoſten und Diäten	900	—	—	300	—	—	300	—	—	1500	—	—
IV.	„ Gratifikationen	200	—	—	800	—	—	500	—	—	1500	—	—
V.	„ Tagelohn	100	—	—	16086	16	—	100	—	—	16286	16	—
VI.	„ Inſertionskoſten und Druckerlohn	200	—	—	3000	—	—	200	—	—	3400	—	—
VII.	„ Poſtporto, Stempel und Gerichtskoſten	100	—	—	50	—	—	50	—	—	200	—	—
VIII.	„ Schreibmaterialien und Bureaubedürfniſſe	300	—	—	600	—	—	300	—	—	1200	—	—
IX.	„ Feuerungs- und Erleuchtungsmaterial	263	20	—	4800	—	—	120	—	—	5183	20	—
X.	Inſtandhaltung des Unterbaues inkl. Materialien	—	—	—	—	—	—	7018	26	9	7018	26	9
XI.	„ des Oberbaues „ „	—	—	—	—	—	—	46805	14	9	46805	14	9
XII.	„ der Nebenanlagen inkl. Materialien	—	—	—	—	—	—	1670	23	6	1670	23	6
	Latus	7649	16	—	60733	7	—	84893	3	—	153275	26	—

Holz um wenigſtens eben ſo viel wohlfeiler; 4) berühre die Bahn im Großherzogthum Poſen meiſtens fruchtbare, getreidereiche Gegenden und überdies die wichtige Stadt Poſen, wogegen der größere Theil Niederſchleſiens ſandig und arm an Produkten ſei, auch keine einzige beträchtliche Stadt enthalte, die für den Verkehr von Wichtigkeit werden könnte; endlich 5) ließe ſich mit Sicherheit darauf rechnen, daß bei dem großen Reichthume der Provinz und dem Enthuſiasmus ihrer Einſaſſen für alle neuen und großartigen Unternehmungen das zum Bau dieſes Schienenweges erforderliche Geld binnen kurzer Zeit herbeigeſchafft ſein werde.

Ungeachtet dieſer hervorgehobenen Gründe wurde aus mehrfachen anderen Intereſſen, wie wir unter Niederſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn erwähnt haben, die Verbindungsbahn zwiſchen Frankfurt a. d. Oder und Breslau nicht über Poſen geführt, ſondern ihr die Richtung am linken Oderufer gegeben. Durch die im Oktober 1842 den Ständen eröffnete Denkſchrift wurde dagegen für Poſen eine Zweigbahn bei der großen Eiſenbahn von Berlin nach Königsberg beſtimmt, und ſo viel, wie ſich bis jetzt hierüber aus den veröffentlichten Nachrichten entnehmen läßt, ſo wird, wenn nicht etwa gar die Hauptbahn über Poſen ſelbſt geht, jedenfalls daſſelbe mit einer Zweigbahn betheiligt werden. Hierdurch wird alſo das eine Intereſſe Poſens, mit Berlin, Danzig u. ſ. w. in Verbindung zu kommen, befriedigt, und zwar, wie ſich vom Staate erwarten läßt, auf eine den allgemeinen Intereſſen förderlichſte Weiſe. Es bleibt deshalb nur noch übrig, die beiden Provinzen Schleſien und Poſen in nähere, gegenſeitig fördernde Berührung zu bringen, und ihre ſo mannigfachen, ſich gegenſeitig bedürfenden und ergänzenden perſönlichen Verhältniſſe und Handelsbeziehungen durch die Verkürzung des trennenden Raumes und den Vortheil der gewonnenen Zeit zu vermitteln.

Es bildete ſich zu dieſem Zwecke im Jahre 1843 ſowohl in Poſen als auch in Glogau ein beſonderes Komité, welche ſich beide dahin vereinigten, daß erſteres die Leitung des ganzen Geſchäfts dem letzteren ausſchließlich überließ und ſich nur eine Aktienbetheiligung von 900000 Thlr. für den Fall vorbehielt, daß dieſe Bahn die Allerhöchſte Genehmigung erhalte. Dies Komité dehnte ſpäter das beabſichtigte Unternehmen, Poſen mit Glogau zu verbinden, und ſo auf dieſe Weiſe mittelſt der Niederſchleſiſchen Zweigbahn mit dem großen Eiſenbahnnetz in Berührung zu kommen, auf eine Weiterführung von Poſen auf Danzig und Königsberg aus. Wir wollen jedoch dieſes Projekt, eben ſo die Lieblingsidee der Stadt Poſen, mit Frankfurt a. d. Oder in direkte Verbindung zu gelangen, unberückſichtigt laſſen, und uns nur mit dem Projekt, Poſen und Glogau mittelſt einer Eiſenbahn zu verbinden, beſchäftigen, da beide Unternehmungen, wie vorhin erwähnt, durch die Berlin-Königsberger Eiſenbahn jedenfalls erledigt werden.

Dieſes Unternehmen fand ſowohl in Schleſien als auch in Poſen die regſte Theilnahme, und bethätigte ſich durch die zahlreichen, den Bedarf mehr als zweifach überſteigenden Aktienzeichnungen, ſo daß unterm 17. Februar 1844 das Komité zu folgender Bekanntmachung an die Aktionäre veranlaßt wurde:

„Wir erlauben uns Ihnen bemerklich zu machen, daß auf Grund einer uns zu Theil gewordenen höheren Weiſung ein Verkauf von Zeichnungen zu dem gedachten Unternehmen vor der erfolgten Repartition, mit welcher zugleich Behufs der uns überlaſſenen Vorarbeiten und Behufs einer Sicherſtellung die erſte Partial-Zahlung verbunden ſein wird, nicht zuläſſig ſei, indem das Komité ſich das Recht vorbehält, jede Aktienzeichnung, die vor Ertheilung der Quittungsbogen ganz oder theilweiſe einem Anderen übertragen wird, für null und nichtig zu erklären."

Bis jetzt (Juni 1844) iſt zwar die Konzeſſion für das Unternehmen noch nicht ertheilt; dem Komité iſt jedoch nachſtehender Erlaß des Finanz-Miniſters mitgetheilt worden:

„In Beſcheidung auf die von den Herren Bevollmächtigten des engeren Ausſchuſſes des vorbereitenden Komités zu Eiſenbahn-Anlagen im Großherzogthum Poſen an mich gerichtete Vorſtellung vom 20. v. M. eröffne ich Ihnen, daß, da das Unternehmen einer Eiſenbahn-Anlage zwiſchen Poſen und Glogau noch nicht ſo weit vorbereitet iſt, um wegen deſſen Konzeſſionirung eine definitive Beſchlußnahme faſſen zu können, auch die nach §. 1 des Geſetzes vom 24. Mai d. J erforderliche Genehmigung zur Eröffnung und Annahme von Aktienzeichnungen auf dieſes Unternehmen für jetzt noch nicht ertheilt werden kann. Dagegen unterliegt es keinem Bedenken, daß mit den zur näheren Begründung des Antrags auf Konzeſſionirung des Unternehmens erforderlichen techniſchen Ermittelungen vorgegangen werde, wobei übrigens gleich anfangs auf eine Verbindung mit Breslau durch einen Anſchluß an die Märkiſch-Niederſchleſiſche Eiſenbahn Rückſicht zu nehmen ſein wird. Damit dieſe Ermittelungen, für welche es einer beſonderen Autoriſation nicht bedarf, ungeſtörten Fortgang nehmen können, habe ich den Herrn Ober-Präſidenten erſucht, die betreffenden Behörden anzuweiſen, in Fällen, wo die Terrain-Unterſuchungen auf Schwierigkeiten Seitens der Grundbeſitzer ſtoßen ſollten, zur Beſeitigung derſelben die geeignete Vermittelung eintreten zu laſſen.

Berlin, den 24. Juni 1844. Der Finanz-Miniſter.
(gez.) Flottwell."

Mit den Vorarbeiten wird nach Maaßgabe dieſes ſchriftlichen Beſcheides bereits vorgegangen; da es aber kaum möglich ſein wird, dieſelben noch im Laufe des Sommers 1844 zu beendigen, ſo wird mit dem Bau der Eiſenbahn ſelbſt vor Frühjahr 1845 nicht begonnen werden können. Nach ihrer Vollendung wird ſie die Lücke ausfüllen, die ſich ſonſt zwiſchen der Niederſchleſiſchen Zweigbahn und der Berlin-Königsberger Eiſenbahn, oder zwiſchen Oſtpreußen und Schleſien gebildet hätte.

Wie ſchon erwähnt, ſo ſind genaue Nivellements und Anſchläge noch nicht angefertigt worden; dagegen hat eine Unterſuchung des Terrains Statt gefunden, deren Reſultate in einem Programme veröffentlicht ſind, welchem wir das Folgende entnehmen.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Der vortheilhafteſte Bahnzug wird vom rechten Ufer der Oder bei Glogau in der Nähe des Brückenkopfes ausgehen, parallel mit der Chauſſee und

nördlich, alſo geſchützt von derſelben, in gerader Linie die Oderniederung durchſchneiden, um nahe Schlichtingsheim vorbei, in der Thalſenkung des Landgrabens aufwärts, die flachen Höhen ſüdlich von Frauſtadt zu erſteigen. Von hier wendet ſich die Linie, die flachen Scheidungshöhen ſchräge durchſetzend, zur Niederung des polniſchen Landgrabens, an deſſen rechtem Thalhange hin ſie aufwärts und das Dorf Laßwitz durchſchneidend, zwiſchen Schwetzkau und Liſſa hindurch, doch dieſer Stadt ſich bedeutend annähernd, über das Höhen-Plateau der Dörfer Deutſch-Wilke, Morke, Leipe nach dem Dorfe Zirpe führt, um ſich in das Thal des Zimmin-Fluſſes hinabzuſenken. Am rechten Ufer des Zimmin gelangt der Zug bei dem Dorfe Alt-Bojanowo in gleiche Höhe mit der Stadt Schmiegel, welche $\frac{3}{4}$ Stunden nördlich zur Seite bleibt, und verläßt deſſen Thal in der Biegung beim Dorfe Deutſch-Preſſe, um in der Richtung des Dorfes Rokoten in einem urſprünglichen Querthale die Niederung der Obra zu überſchreiten und jenſeits derſelben in der auch hier fortſetzenden, höchſt vortheilhaften Terrainform weiter bei Alt-Luboß (Anſchlußpunkt für Koſten) und Czempin vorüber, nach Moſzin ins Thal der Warthe hinabzuſteigen. Von Moſzin folgt die Bahn ohne Schwierigkeiten dem Fuße des linken Thalhanges der Warthe in waſſerfreier Höhe, und es ſteht ganz frei, dieſelbe unter Luban in dem Seitenthale aufwärts, Gurzin vorbei, nach St. Martin, oder am Thalhange fort, nach der Unter-Wilde in der Nähe des Breslauer Thores von Poſen zu führen.

Der gewählte Bahnzug iſt baulich als höchſt günſtig zu bezeichnen, da in ſeiner ganzen nicht unbedeutenden Länge nur eine Thalüberſchreitung, die der Obra, und nur bei Ulbersdorf ein größerer Durchſtich vorkommt, letzteres beſonders dann, wenn die Bahn auf der Strecke von Deutſch-Wilke bis Zirpe dem Terrain folgend geführt wird.

Die Bahnlänge ergiebt ſich, von Glogau an gerechnet, wie nachſtehend:

Von	Glogau	nach	Schlichtingsheim . . .	3000	Ruthen
„	„	„	Frauſtadt	3000	„
„	„	„	Liſſa, Schwetzkau . .	3500	„
„	„	„	Alt-Bojanowo (gleiche Höhe mit Schmiegel)	4500	„
„	„	„	Alt-Luboſz (gleiche Höhe mit Koſten)	3500	„
„	„	„	Czempin	2500	„
„	„	„	Moſzin	3200	„
„	„	„	Poſen	4800	„
				28000	Ruthen
				= 14	deutſche Meilen.

Bahnhöfe wird die Linie bei Glogau, Frauſtadt, Liſſa, Koſten, Moſzin, Poſen, und Anhaltepunkte, ſo weit ſich dies jetzt ſchon überſehen läßt, bei Schlichtingsheim, Schmiegel, Czempin und bei dem Dorfe Leczic erhalten.

c. Anlage-Kapital.

Nach einem Ueberſchlage, der ſich auf die günſtigen Verhältniſſe der Bahn gründet, iſt das Baukapital auf die Summe von 2,400000 Thlr., alſo durchſchnittlich pro Meile etwa auf 171430 Thlr. veranſchlagt, und es wird nicht gefürchtet, daß dieſe Annahme bei der Spezial-Veranſchlagung eine erhebliche Steigerung erfahren werde.

d. Steigungsverhältniſſe.

Obwohl für die bezeichnete Bahnlinie keine Nivellements vorliegen, ſo lehrt doch der einfache Anblick der zu durchbahnenden Terrainſtrecke, daß auf dieſen, Meilen lang geſtreckten ſanften Hängen, auf dieſen wenig erhobenen, breiten und flachen Plateaus, bis weit hinter Liſſa kein irgend erhebliches Steigungsverhältniß vorkommen kann, und wo man dieſe Gegend verläßt, hilft jene wunderliche Thalbildung der polniſchen Ebenen weiter, die über das Syſtem der jetzigen Waſſerläufe eine Reihe von Oſt nach Weſt geſtreckter Thalfurchen kreuzte, deren eine die Bahn von Polniſch-Preſſe an benutzt, um das Thal der Warthe bei Moſzin zu erreichen. Von hier an können die Steigungsverhältniſſe keiner weiteren Frage unterworfen ſein.

e. Bahnbau.

Die Bahn erhält ein Geleiſe mit den erforderlichen Doppelſtrecken, was für die erſten Jahre des Betriebes genügen wird. Die Terrain-Erwerbung ſoll jedoch in der Breite eines Doppelgeleiſes geſchehen, da bei den geſicherten billigen Preiſen des Bodens im Großherzogthum dieſe Maaßregel keine Veranlaſſung zur Steigerung des Anlage-Kapitals werden kann.

Beim Oberbau ſollen Vignoles- oder T Schienen, nach dem belgiſchen Syſteme, auf 8 Fuß langen, eichenen Querſchwellen verlegt werden, und wird bei den nur vorkommenden flachen Steigungen, welche leichtere Lokomotive zulaſſen, vollkommen genügen, für den laufenden Fuß derſelben ein Gewicht von 16—18 Pfund in Anſatz zu bringen.

f. Sonſtige Verhältniſſe.

Zur Erſparung der Zinſen während der Bauzeit ſoll der Bau des Unternehmens, ſo weit dieſes ohne nachtheilige Uebereilung zuläſſig iſt, beſchleunigt werden, damit er ſpäteſtens nach Anfang des Baues in 2 Jahren beendigt iſt.

Die Bahn ſoll mit Dampfwagen, welche mit Holz heizen, befahren werden, und da die Geſchwindigkeit der Perſonenzüge auf 10 Minuten pro Meile angenommen iſt, ſo wird der Weg von Poſen nach Glogau nicht volle 3 Stunden erfordern.

Die Perſonenzüge ſollen vorläufig zwei Mal des Tages, früh und Nachmittags, von Glogau und Poſen abgehen, ſich in Liſſa erwarten und gegenſeitig kreuzen, ſo daß nie ein gefährliches Zuſammentreffen zu befürchten ſteht. Obwohl Liſſa nicht genau der halbe Weg der Bahn iſt, ſo iſt doch dieſer Kreuzungspunkt einmal der Bedeutung dieſer Stadt wegen und dann auch

4) Einzelne beſtimmte Plätze werden nicht verkauft und können nicht belegt werden.

Für ganze Koupés in Wagen I. und II. Klaſſe wird die Anzahl der Plätze, welche dieſelben normal enthalten, reſp. 6 und 8, voll bezahlt, doch können dieſelben mit einer erwachſenen Perſon oder zwei Kindern mehr beſetzt werden. Die für ganze Koupés zu löſenden Scheine werden jedoch nur bis eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges verkauft. In Wagen III. Klaſſe ſind die Koupés auf 10 Perſonen eingerichtet, und können bei Bezahlung deſſelben noch zwei Kinder frei befördert werden. Koupés können nur auf den Endſtationen garantirt werden, auf den Zwiſchenſtationen nur, je nachdem es der Raum in den verſchiedenen Wagen geſtattet.

5) Jedes Fahrbillet iſt nur für die darauf geſtempelte Fahrt gültig. Nur für den bevorſtehenden und den darauf folgenden Zug erfolgt der Billet-Verkauf. Fünf Minuten vor der beſtimmten Abgangszeit der Züge wird das Billet-Verkaufs-Büreau geſchloſſen und findet deshalb nur bis dahin die Löſung von Billets zu der nächſt bevorſtehenden Fahrt Statt.

6) Die Fahrbillets haben je nach den verſchiedenen Stationen verſchiedene Farben, und zwar zur Zeit

nach Berlin grün,
„ Bernau violet,
„ Neuſtadt weiß,
„ Angermünde roth,
„ Paſſow braun,
„ Tantow gelb,
„ Stettin blau,

Auf den Wagen oder über den einzelnen Koupés ſind die Ortsnamen der verſchiedenen Stationen aufgeſteckt, wohin der Zug geht; auch ſind die Wagen mit Nummern verſehen, um die innegehabten Plätze auf den Stationen leichter wieder auffinden zu können. Die Aufnahme in einen anderen Wagen oder in ein anderes Koupé, als über welchem der im Fahrbillet genannte Beſtimmungsort aufgeſteckt iſt, kann kein Paſſagier verlangen, jedoch bleibt die Wahl der einzelnen Plätze in den Koupés den Reiſenden überlaſſen.

7) Der Umtauſch von Billets am Abfahrtsorte, ſo wie auf den Zwiſchenſtationen, kann nur zu einer höheren Wagenklaſſe zu derſelben Fahrt Statt finden, und auch nur dann, wenn der vorhandene Raum dies geſtattet; eben ſo kann bei verſpäteter Ankunft, alſo nach dem zweiten Glockenzeichen, die Wagenklaſſe eines Billets nicht mehr berückſichtigt werden, wenn es an Raum fehlt, und muß der Mitreiſende ſich mit dem noch vorhandenen Platze begnügen.

Wer von Zwiſchenſtationen aus in einer beſſern Wagenklaſſe weiter fahren will, hat in entſprechendem Geldwerth Billets III. Klaſſe zuzunehmen.

In **Berlin** und **Stettin** geben die zu den verſchiedenen Wagenklaſſen gelöſten Billets unbedingten Anſpruch auf ſolche Wagenplätze; auf den Zwiſchenſtationen aber nur in ſo weit, als in den im Zuge befindlichen und auf der Station disponiblen Wagen die erforderlichen Plätze zu beſchaffen ſind. Wo dies nicht der Fall iſt, können die etwa ſchon gelöſten Billets gegen Erſtattung des Betrages zurückgegeben, oder reſp. gegen Billets II. und III. Klaſſe und Empfang des Mehrbetrages umgetauſcht werden.

Wer auf den Zwiſchenſtationen ſeinen Platz verläßt und nicht irgendwie belegt, hat, wenn derſelbe inzwiſchen von einem andern Reiſenden eingenommen, kein weiteres Anrecht, ſondern muß ſich mit einem andern Platz begnügen.

8) **Hunde** dürfen nicht in den Perſonenwagen, können aber in beſonderen Behältniſſen im Gepäckwagen gegen Fahrbillets von 1 Sgr. 8 Pf. pro Meile, mitgenommen werden, ohne daß jedoch dafür irgend eine Garantie geleiſtet wird, mit Ausnahme der Feuerverſicherung, indem in dem Falle der Beſchädigung durch Feuer während des Transportes der erweisliche Werth, jedoch nur bis zu dem höchſten Satze von zwei Thaler für einen Hund, gewährt wird.

9) **Tabakrauchen** iſt in der I. Wagenklaſſe nicht geſtattet, in II. Wagenklaſſe nur dann, wenn keiner der im Koupé Sitzenden dagegen Einſpruch thut. Die Pfeifen müſſen mit Deckeln verſehen ſein.

10) **Verſäumte Abfahrt** begründet keinen Anſpruch auf Entſchädigung irgend einer Art.

Eine unterbrochene Fahrt berechtigt **nur** zur Rückforderung des bezahlten Fahrgeldes pro rata Seitens derjenigen, welche etwa nicht mit demſelben Zuge ſpäter, oder mit dem nächſtfolgenden Zuge weiter fahren wollen.

11) **Das Fahrbillet** muß beim Einſteigen in die Wagen dem zur Beaufſichtigung beſtellten Kondukteur vorgezeigt werden, welcher daſſelbe, wenn es nur für eine Station lautet, vor der Abfahrt abnimmt; wenn es aber auf mehr als eine Station gültig iſt, den Koupon davon trennt und daſſelbe dem Reiſenden wieder zuſtellt. Das Billet iſt dann bis zur letzten Station vor dem Beſtimmungsorte wohl zu verwahren und wird dort von dem Kondukteur eingefordert. Fahrbillets ohne Koupon ſind beim Einſteigen in die Wagen ungültig.

Wer bei der Reviſion ohne Billet oder mit einem unrichtigen befunden wird, iſt zur Nachzahlung des Fahrgeldes für die ganze ſchon zurückgelegte Fahrt in der benutzten Wagenklaſſe verpflichtet.

B. Paſſagiergepäck.

1) Jeder Reiſende kann 50 **Pfund** im Gepäckwagen frei mit ſich führen.

Das Zuſammenpacken der Effekten für mehrere Perſonen in ein oder mehrere gemeinſchaftliche Kollis begründet nur in den Fällen, wo daſ-

ſelbe erweislich einer Familie angehört, Anſprüche auf mehr als 50 Pfund Freigewicht.

An Uebergewicht für eine Station wird bezahlt bis einſchließlich

25	Pfund	1	Sgr.		
50	„	2	„		
75	„	3	„		
100	„	4	„		

u. ſ. w. für jede 25 Pfund mehr 1 Sgr.

2) Kleine Gegenſtände bis zu 10 Pfund Schwere können, ſo weit es ohne Beläſtigung der Mitreiſenden möglich iſt, unter den Wagenſitzen unter Aufſicht des Fahrenden, ohne weitere Garantie mitgenommen werden. Alle mahl- und ſchlachtſteuerpflichtigen Gegenſtände aber dürfen unter keiner Bedingung in den Wagen verpackt, ſondern müſſen mit vollſtändiger Deklaration, in geſetzlich vorgeſchriebener Ordnung, in die Paſſagiergepäck-Expedition eingeliefert werden. Gewehre dürfen nur dann in den Wagen mitgenommen werden, wenn ſie ungeladen ſind. Die Kondukteure ſind verpflichtet, ſich davon zu überzeugen.

3) Das Paſſagiergepäck muß, mit dem Namen des Eigenthümers und dem Beſtimmungsorte deutlich und auf haltbare Weiſe bezeichnet, in Berlin und in Stettin ſpäteſtens eine viertel Stunde vor dem feſtgeſetzten Abgange der Züge, auf den Zwiſchenſtationen ſpäteſtens eine viertel Stunde vor der beſtimmten Ankunftszeit unter Vorlegung des Fahrbillets an die Gepäck-Expedition abgeliefert und daſelbſt die etwaige Ueberfracht berichtigt werden. Für ſpäter eingeliefertes Gepäck kann die Mitnahme nicht zugeſichert werden; nicht gehörig gezeichnetes oder mangelhaft verpacktes wird gänzlich zurückgewieſen.

4) Gegen Einlieferung dieſes ordnungsmäßig beſchaffenen Gepäcks erhält der Reiſende einen Garantieſchein als Beſcheinigung, der indeſſen nur für die bezeichnete Fahrt auf die darauf folgenden 24 Stunden Gültigkeit hat, nach dieſer Zeit aber ungültig wird. Der Garantieſchein iſt ſorgfältig aufzubewahren, indem das darin bezeichnete Gepäck jedem Vorzeiger des Scheins gegen deſſen Zurückgabe abgeliefert und dadurch die Geſellſchaft von jedem weitern Anſpruch befreit wird.

Aushändigung des Gepäcks, worüber der Garantieſchein nicht beizubringen iſt, kann nur nach vollſtändiger Legitimation des Eigenthümers, oder nach Befinden gegen Sicherheit erfolgen.

Werden Paſſagiergepäcke nicht binnen 24 Stunden nach deren Ankunft abgenommen, ſo verlieren Abſender oder Empfänger alle Anſprüche an die Geſellſchaft wegen etwaiger Beſchädigung oder Verluſtes; ſind auch verpflichtet, pro Stück 2 Sgr. täglich als Lagerzins zu bezahlen.

5) Die Geſellſchaft übernimmt keine Garantie für den Inhalt des ihr zur Mitnahme übergebenen Gepäcks. Insbeſondere hat der Eigenthümer den Schaden, der etwa durch mangelhafte Emballage entſteht, allein zu tragen. Diejenigen feuergefährlichen Gegenſtände, welche bei den Frachtzügen nicht mitgenommen werden dürfen, werden eben ſo wenig

als Paſſagiergepäck befördert werden; eben ſo bleiben Flüſſigkeiten, Glas und dergleichen, wodurch Beſchädigungen herbeigeführt werden können, von der Mitnahme als Paſſagiergepäck ausgeſchloſſen; ſollten dennoch zur Beförderung dieſe Gegenſtände übergeben ſein, ſo trägt der Eigenthümer jeden daraus entſtehenden Schaden. Die der ſteuerlichen Kontrole unterliegenden Waaren ſind von der Beförderung als Paſſagiergepäck ausgeſchloſſen und dürfen nur als Fracht- oder Eilgut, mit einem nach §. 93 der Zollordnung vorgeſchriebenen Frachtbrief verſehen, zum Transport aufgegeben werden. Wer dennoch dergleichen Waaren als Paſſagiergut einliefert, iſt der Geſellſchaft für alle etwa daraus entſtehenden Nachtheile verantwortlich.

6) Nach Einhändigung des Garantieſcheines haftet die Geſellſchaft für Beſchädigung, Verluſt, für Feuersgefahr und trockene Ablieferung mit höchſtens einem Thaler pro Pfund des im Garantieſchein angegebenen Gewichts.

7) Die zur Bedienung der Reiſenden auf dem Bahnhofe zu Berlin und zu Stettin angeſtellten uniformirten Gepäckträger, an der Mütze mit einer Nummer und den Buchſtaben B. S. E. bezeichnet, ſind verpflichtet, auf Verlangen das Gepäck aus der Stadt abzuholen oder auf dem Bahnhofe anzunehmen, deſſen Verwiegung und demnächſt Verpackung in die Wagen zu beſorgen, und müſſen gleichfalls auch das ankommende Gepäck gegen Annahme des Garantieſcheines verabreichen oder auf Verlangen befördern. Der für dieſe Dienſtleiſtungen zu zahlende Lohn iſt, wie die auf den gedachten Bahnhöfen ausgehängten Tarife näher ergeben, feſtgeſetzt; ein jeder Gepäckträger führt ein mit ſeinem Namen verſehenes Tarif-Reglement bei ſich und iſt verpflichtet, ſolches auf Verlangen vorzuzeigen.

8) Die in den Wagen, Empfangszimmern, auf den Bahnhöfen oder ſonſt auf der Bahn verlorenen Sachen werden von den Beamten, welche ſie finden, ſofort an den betreffenden Bahnhofs-Inſpektor abgegeben, von welchem der Eigenthümer dieſelben gegen vollſtändige Legitimation in Empfang nehmen kann. Meldet ſich der Eigenthümer binnen drei Monaten bei dem betreffenden Bahnhofs-Inſpektor nicht, ſo werden die gefundenen Gegenſtände öffentlich ausgeboten und nach Ablauf einer anderweiten vierwöchentlichen Friſt öffentlich meiſtbietend zum Beſten der Beamten-Unterſtützungskaſſe verkauft — jedoch in ſo weit nur, als der Werth der einzelnen gefundenen Gegenſtände nicht mehr als zehn Thaler beträgt, indem in dieſem Falle das gerichtliche Verfahren extrahirt wird.

C. Equipagen-Transport.

1) Auf jeder Station werden Equipagen zur Beförderung angenommen, dieſelben müſſen jedoch eine Stunde vor Abgang des Zuges, unter Vorzeigung des dafür in der Güter-Expedition gelöſten Billets, abgeliefert werden.

2) Nach Ankunft auf dem Beſtimmungsort wird gegen Rückgabe des Billets an den Zugführer die Equipage ausgeliefert, und muß ſpäteſtens innerhalb drei Stunden vom Bahnhof abgefahren, andernfalls für jede Stunde 5 Sgr. Standgeld entrichtet werden.

3) Auf Verlangen wird jeder mit dem Zuge zu verſendende oder angekommene Wagen in Berlin und in Stettin vom Abſender geholt oder dem Empfänger gebracht, und zwar in Berlin für 15 Sgr., in Stettin für 10 Sgr. Die gewünſchte Abholung der Equipage hat der Abſender jedoch wenigſtens drei Stunden vor Abgang des Zuges in der betreffenden Güter-Expedition anzumelden.

4) Für Equipagen übernimmt die Geſellſchaft keine andere Garantie, als die gegen Feuersgefahr während der Fahrt, und zahlt als Entſchädigung für Equipagen I. Klaſſe pro Stück bis 600 Thlr., und für die II. Klaſſe bis 300 Thlr. Für das auf oder in den Equipagen befindliche Gepäck wird keine Garantie geleiſtet.

5) Den Eigenthümern, ſo wie auch deren Domeſtiken, ſteht es zwar frei, während der Fahrt in den Equipagen zu bleiben, jedoch nur gegen Löſung eines Billets II. Klaſſe für jede Perſon der Herrſchaft und eines Billets III. Klaſſe für jeden Domeſtiken, nach dem Tarifſatz für Perſonenbeförderung.

Tarif für Equipagen-Transport.

In Thalern.

	nach Bernau.		nach Bieſenthal.		nach Neuſtadt.		nach Angermünde.		nach Paſſow.		nach Tantow.		nach Stettin.	
	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.
	Wagenkl.		Wagenkl.		Wagenkl.		Wagenkl.		Wagenkl.		Wagenkl.		Wagenkl.	
V. Berlin	$2\frac{1}{2}$	2	$3\frac{3}{4}$	3	5	4	$7\frac{1}{2}$	6	10	8	$12\frac{1}{2}$	10	15	12
Von Bernau			$1\frac{1}{4}$	1	$2\frac{1}{2}$	2	5	4	$7\frac{1}{2}$	6	10	8	$12\frac{1}{2}$	10
Von Bieſenthal					$1\frac{1}{4}$	1	$3\frac{3}{4}$	3	$6\frac{1}{4}$	5	$8\frac{3}{4}$	7	$11\frac{1}{4}$	9
Von Neuſtadt							$2\frac{1}{2}$	2	5	4	$7\frac{1}{2}$	6	10	8
Von Angermünde									$2\frac{1}{2}$	2	5	4	$7\frac{1}{2}$	6
Von Paſſow											$2\frac{1}{2}$	2	5	4
Von Tantow													$2\frac{1}{2}$	2

Zu den Equipagen I. Klaſſe gehören vierſitzige oder ganz bedeckte Reiſewagen, alle andern Wagen gehören zu den Equipagen II. Klaſſe.

D. Viehtransport.

1) Die mindeſtens 2 Stunden vor Abgang des Zuges erforderliche Anmeldung der Viehtransporte geſchieht in den Güter-Expeditionen, und müſſen über dieſelben Frachtbriefe und Deklarationen ausgefertigt werden. Bei Beförderung bedeutender Viehtransporte kann ſelbſt bei Innehal-

tung der obengedachten Anmeldezeit die Fortſchaffung mit dem nächſten Zuge nicht zugeſichert werden.

2) Vieh ohne Führer wird nicht angenommen, und müſſen dieſelben ein Billet III. Klaſſe löſen; auch muß das Vieh mindeſtens eine Stunde vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof abgeliefert werden.

Tarif für die Beförderung von Vieh.

Es wird pro Station bezahlt:

Für ein Pferd	1½	Thlr.
Für ein Füllen mit der Mutter die Hälfte.		
Zwei Pferde eines Verſenders	2½	„
Drei Pferde	3½	„
Vier Pferde	4	„
Einen Maſtochſen	1	„
Einen mageren Ochſen, Kuh, Rind	20	Sgr.
Ein Maſtſchwein über 200 Pfund	7½	„
Ein Schwein über 100 und unter 200 Pfund	5	„
Ein Schwein unter 100 Pfund	2	„
Ein Kalb über 1 Ztr.	7½	„
Ein kleines Kalb	4	„
Ein Schaaf	2	„
Einen Schaafbock und einen Hund	5	„
Eine fette Pute	1	„
Eine Gans	6	Pf.
Kleines Federvieh nach Gewicht, einſchließlich der Behälter pro Zentner	4	Sgr.

3) Das Ein- und Ausladen der Pferde und des Viehes aus den Wagen muß der Abſender, reſp. Empfänger, ſo wie die zur Befeſtigung der Thiere erforderlichen Mittel jeder Art ſelbſt beſorgen, ſich auch von der ſichern Anlegung der Thiere ſelbſt überzeugen, indem die Geſellſchaft keinerlei Garantie bei Viehtransporten, weder beim Ein- und Ausladen, noch während des Transportes, mit Ausnahme der Feuerverſicherung nach §. 34, übernimmt.

4) Für während des Transportes auf der Bahn durch Feuer verunglücktes oder weſentlich beſchädigtes Vieh wird Vergütung nach dem erweislichen Werthe bis zu folgendem höchſten Satze geleiſtet.

Für ein Pferd	150	Thlr.
Für einen Maſtochſen	70	„
Für ein Stück Rindvieh bis 5 Ztr. Gewicht	50	„
Für ein Kalb	6	„
Für ein Schwein über 200 Pfund	20	„
Für ein Schwein von 200 Pfund und darunter	8	„
Für ein Schaaf	4	„
Für Geflügel in Käfigen pro Zentner Brutto	10	„

5) Von Berlin und Stettin werden Transporte nach allen Stationen

jeden Tag angenommen. Soll Vieh von einer Zwiſchenſtation befördert werden, ſo kann, wenn kein derartiger Wagen zur Stelle iſt, die Fortſchaffung des Viehes nur nach Ablauf von 24 Stunden ſeit aufgegebener Meldung mit dem alsdann nächſtfolgenden regelmäßigen Zuge von dem Abſender verlangt werden.

6) Das Ausladen und Abtreiben des Viehes muß ſpäteſtens 2 Stunden nach Ankunft auf dem Bahnhofe geſchehen, widrigenfalls als Stättegeld zu entrichten iſt pro Stück Rindvieh 1 Sgr. für jede 3 Stunden, für kleines Vieh desgleichen 6 Pf., ohne Uebernahme irgend einer Garantie Seitens der Geſellſchaft.

7) In **Berlin** kann des Abends angekommenes Vieh bis zum andern Morgen in umzäunten Hofräumen übernachten, wofür pro Stück Rindvieh 2 Sgr. und pro Stück kleines Vieh 6 Pf. erhoben wird. Die Bewachung des Viehes bleibt dem Eigenthümer überlaſſen, und übernimmt die Geſellſchaft keine Garantie dafür.

E. Eilfracht.

1) Unter den nachfolgenden, für den Gütertransport überhaupt gegebenen Beſtimmungen können auch mit den Perſonenzügen Güter, unter der Bezeichnung „**Eilfracht**", befördert werden.

2) Dergleichen Güter müſſen aber mindeſtens eine Stunde vor Abgang der Züge aufgegeben werden.

3) Mehr als 5 Ztr. Eilfracht anzunehmen, iſt die Geſellſchaft wohl befugt, aber nicht verpflichtet.

4) Bei der Beförderung der Güter als Eilfracht erhöhen ſich die für die Güterfracht feſtgeſetzten Preiſe um die Hälfte, ſo jedoch, daß für jeden Zentner Eilfracht mindeſtens 3 Sgr. pro Station gezahlt werden müſſen.

F. Güterbeförderung.

Die Güterzüge befördern:

a. Perſonen in der II. und III. Wagenklaſſe und deren Gepäck,
b. Frachtgüter,
c. Equipagen,
d. Vieh,

und zwar ad a., c. und d. unter den für die Perſonenzüge geltenden Beſtimmungen, ſoweit dieſelben nicht durch die nachfolgenden Feſtſetzungen für die Güterzüge abgeändert ſind.

Allgemeine Beſtimmungen.

1) Die Bedingungen zur Annahme von Gütern zum Transport auf der Bahn ſind folgende:

A. Beifügung eines **Frachtbriefes** enthaltend:

a. Ort und Datum der Aufgabe,
b. Bezeichnung und Anzahl der Kolli,
c. deren Marke, Nummer, Brutto-Gewicht und Inhalt,

d. Namen und Wohnung des Abſenders,

e. Namen und Wohnort des Empfängers.

Gedruckte Formulare zu ſolchen Frachtbriefen ſind in der Güter-Expedition jeder Station das Buch zu 100 kleinen oder 50 großen für 5 Sgr., ein kleiner zu 1 Pf., zwei große zu 3 Pf. zu haben. Wird die Ausfüllung des Formulars von den Expedienten verlangt, ſo ſind dafür noch 3 Pf. für das Stück zu zahlen. Die Frachtbrief-Formulare werden jedoch denjenigen Verſendern umſonſt geliefert, welche dieſelben bei gleichzeitiger Aufgabe der Güter in der Expedition ausſtellen, reſp. ausfüllen laſſen. Frachtgut mit anderen als ſolchen Frachtbriefen wird nur dann zur Beförderung angenommen, wenn dieſe ausdrücklich die Bemerkung enthalten: „mit Anerkennung der Beſtimmungen des Betriebs-Reglements der Berlin-Stettiner Eiſenbahn-Geſellſchaft und aller derjenigen Geſellſchaften, über deren Bahnen das Gut gehen muß, um an den Beſtimmungsort zu gelangen.“

B. Die Beifügung einer beſonderen Deklaration für ſolche Gegenſtände, welche bei Einführung in Berlin und in Stettin geſetzlich der Mahl- und Schlachtſteuer unterliegen.

C. Die Beifügung eines gehörig abgeſtempelten Begleitſcheines oder Frachtbriefes bei ſolchen Gegenſtänden, welche nach §. 93 der Zollordnung vom 23. Januar 1838 der Transport-Kontrole im Innern unterliegen.

D. Eine ſo ſolide Verpackung und Emballage aller Kolli, daß deren Beſchädigung durch den Transport nicht zu beſorgen ſteht. Der Abſender erhält auf ſein Verlangen unentgeltlich von der Expedition eine Quittung über das zur Verſendung aufgegebene Gut.

2) Ausgeſchloſſen von der Beförderung auf der Eiſenbahn ſind:

A. Alle poſtzwangspflichtigen Gegenſtände, mithin einzelne Kolli unter 40 Pfund, baare Gelder, ungemünztes Gold und Silber, Dokumente und Prätioſen.

B. Alle leicht feuerfangende oder durch Reibung entzündbare Gegenſtände, als: Schießpulver, Knallſilber, Streichſchwämme u. dgl.

Wer dennoch unter falſcher Deklaration ſolche Gegenſtände zur Beförderung bringen ſollte, wird im Falle eines dadurch veranlaßten Brandes für jeden desfallſigen Schaden in Anſpruch genommen. Bäume, Sträucher und Gewächſe in Töpfen werden zwar zum Transporte angenommen, jedoch muß, da dieſe Gegenſtände beſonders viel Raum erfordern, über den Frachtſatz mit dem Güter-Expedienten Einigung getroffen werden.

3) Schwefelſäure, Scheidewaſſer und andere dergleichen Gegenſtände werden nur dann zur Beförderung angenommen, wenn das Quantum mindeſtens eine Wagenladung beträgt.

4) Die Geſellſchaft übernimmt jedoch für ſolche Sendungen keine Verbindlichkeit irgend einer Art, behält ſich vielmehr vor, vom Abſender oder Empfänger Erſatz für alle Beſchädigungen zu verlangen, welche durch

dergleichen Subſtanzen an den Transportfahrzeugen möglicherweiſe entſtanden ſein können.

5) Bei allen unter Beobachtung der vor- und nachſtehenden Beſtimmungen der Geſellſchaft zur Beförderung übergebenen Güter haftet dieſelbe für deren Ablieferung in äußerlich unbeſchädigtem und trockenem Zuſtande, übernimmt jedoch keine Garantie für den Inhalt der Kolli. Gewichtsdefekte werden nur in ſo weit vergütet, als ſich beim Nachwiegen auf dem Ankunftsbahnhofe eine Differenz von mehr als 1 Prozent bei trockenen und mehr als 2 Prozent bei naſſen Waaren herausſtellen ſollte. Beträgt z. B. der Gewichtsverluſt 2½ Prozent, ſo wird bei trockenen Waaren 1½ Prozent, bei naſſen ½ Prozent vergütet.

Bei gährenden Flüſſigkeiten findet gar keine Garantie Statt.

Vor Empfangnahme der Waaren müſſen desfallſige Erinnerungen angebracht werden.

6) Für Brandbeſchädigungen wird nur der durch Fakturen und andere glaubwürdige Dokumente, welche die Geſellſchaft verlangen möchte, zu erweiſende wirkliche Werth der verunglückten Waaren, und zwar nur bis auf Höhe von durchſchnittlich 50 Thlr. pro Zentner vergütet, wenn der Werth dieſen Satz auch überſteigen ſollte. Gerettete, unbeſchädigte Kollis bleiben bei Ermittelung der Entſchädigung ganz unberückſichtigt, und für beſchädigte Güter in geretteten Kollis wird die Entſchädigung pro rata des wirklichen Werthes geleiſtet, in ſo fern derſelbe nicht 50 Thlr. überſteigt.

7) Die Frachtpreiſe für die auf der Bahn zu befördernden Güter ſind folgende:

Für einen Zentner aller nachſtehend nicht ausdrücklich ausgenommenen Gegenſtände als Regel 1½ Sgr. pro Station.

Ausnahmen.

1¼ Sgr. pro Station für Alaun, Baumwolle, Blei, Braunroth, Braunſtein, Eiſen, inbegriffen grobe Guß- und Schmiedewaaren, Eiſenblech, Erze, Eſſig, Bau-, Brenn-, Blau-, Gelb-, Nutz-, Pock- und Cedernholz, Mahagoni in Blöcken, Getreide, Raps, Erbſen, Wicken, Bohnen, Linſen, Glätte, Harz, Heringe, Honig, japaniſche Erde, Kreide, Kartoffeln, Knochen, Knochenſchwärze, Kupfer in Blöcken, Drucklettern, Mennige, Oelkuchen, Salz, Schmack, Schwefel, Soda, Syrup, rohen Stahl, Steine, Steinkohlen, Theer, Thon, Töpferwaaren, Vitriol, Schwefelſäure, getrocknete Südfrüchte, Zinn und Zink in Blöcken.

2 Sgr. pro Station für Druckſachen, Fiſche, Häute, Holz- und kurze Waaren, Kupferſtiche, Matten, Manufakturwaaren in Seide, Baumwolle, Wolle und Leinen, Rind- und Pferdehaare, Schweineborſten, friſche Südfrüchte, Thee, Wild, Cigarren.

2½ Sgr. pro Station für Betten, Federn, Hopfen, Karden, Watten, Wolle, Uhren, Hüte und Mützen, Korkholz und Korke.

4 Sgr. pro Station für Bilder in Rahmen, Inſtrumente, Möbel und Spiegel.

8) Wer im Laufe eines Jahres bedeutende Güterverſendungen mit der Eiſenbahn beabſichtigt, und zwar von Endſtation zu Endſtation, hat ſich ſchriftlich an die Direktion zu wenden, damit ihm alle diejenigen Verſendungen, welche dem Normal-Frachtſatze von 9 Sgr. pro Zentner und darüber unterworfen ſind, in ein dazu beſtimmtes Kontobuch eingetragen werden. Am Schluſſe jedes Kalenderjahres wird demſelben dann eine Vergütung

von 5 Prozent bei einem Quantum von 2000 bis 10000 Zentner,
von 10 Prozent bei einem Quantum über 10000 bis 20000 Zentner,
von 15 Prozent bei einem Quantum über 20000 Zentner

berechnet und gezahlt.

Um auch denjenigen Abſendern, welche nicht ſo bedeutende Quantitäten zu expediren haben, die Verſendung auf der Bahn zu erleichtern, werden in dem Zeitraum vom 15. März bis den 1. Dezember jeden Jahres alle mit 9 Sgr. pro Zentner tarifirten Waaren, bei einem Quantum von 70 Zentner, von Endſtation zu Endſtation mit 7½ Sgr. pro Zentner befördert.

9) Die Verwiegung geſchieht nur nach preußiſchem Handelsgewicht, den Zentner zu 110 Pfund. Bei Güterverſendungen bis zu 5 Ztr. erfolgt die Gewichtsberechnung nach viertel Zentnern, ſo daß jedes die viertel Zentner überſteigende Gewicht für einen viertel Zentner gerechnet wird; jedoch wird als niedrigſter Frachtſatz überhaupt 1 Sgr. angenommen und unter dieſem Werthe nichts berechnet. Von 5 Ztr. an wird Uebergewicht bis gegen einen halben Zentner nicht beachtet und von einem halben Zentner an für einen vollen Zentner bezahlt.

Bei der Frachtberechnung überſchießende Pfennige werden unter 6 Pf. gar nicht, über 6 Pf. für einen vollen Silbergroſchen gerechnet, ſo daß die Berechnung nur nach vollen und halben Silbergroſchen erfolgt.

Für folgende Gegenſtände wird ohne Verwiegung ein Normalſatz angenommen und darnach die Fracht berechnet.

Ein Oxhoft mit Flüſſigkeiten jeder Art	5	Ztr.
Eine Tonne Bier (100 Quart)	2½	„
Eine Tonne Heringe	3	„
Eine Tonne Leinſaat	2	„
Ein Wispel Weizen oder Kartoffeln	20	„
Ein Wispel Bohnen, Erbſen, Linſen, Roggen, Raps, Wicken	18	„
Ein Wispel Gerſte	16	„
Ein Wispel Hafer	12	„
Eine Klafter Kiefern-, Elſen- und Birken-Knüppelholz	20	„
Eine Klafter Buchen- und Eichen-Knüppel- und Kiefern- und Elſen-Klobenholz	25	„

Eine Klafter Birken-Klobenholz . . . . 30 Ztr.

Eine Klafter Buchen- und Eichen-Klobenholz . . . 36 „

10) Getreide kann nur in unbeſchädigten Säcken angenommen werden.

11) Diejenigen Perſonen, an welche Güter adreſſirt ſind, werden von deren Ankunft auf den Zwiſchenſtationen benachrichtigt.

Für Berlin und Stettin iſt dagegen die Einrichtung getroffen, daß die ankommenden Güter von den dortigen Bahnhöfen bis vor die Häuſer der Empfänger gebracht werden, und zwar in Berlin gegen eine Vergütung von 1 Sgr. pro Zentner, wenn das Gut 10 Ztr. nicht überſteigt, von 9 Pf. pro Zentner bei Quantitäten von 10 bis 50 Ztr., von 6 Pf. pro Zentner bei Quantitäten über 50 Ztr. und von 8 Sgr. pro Wispel Getreide; in Stettin gegen eine Vergütung von 1 Sgr. pro Zentner bei Quantitäten bis 5 Ztr. inkl., von 9 Pf pro Zentner bei Quantitäten bis zu 30 Ztr. inkl., von 6 Pf. pro Zentner bei Quantitäten über 30 Ztr. und von 6 Sgr. pro Wispel Getreide. Diejenigen Empfänger, die von dieſer Einrichtung keinen Gebrauch machen und die Güter durch eigenes Fuhrwerk abholen laſſen wollen, haben dies ein für alle Mal den betreffenden Expeditionen anzuzeigen. Auf geſchehene Anmeldung werden in Berlin und Stettin auch die zur Verſendung beſtimmten Güter gegen die vorgedachte Vergütung aus den Häuſern abgeholt werden.

12) Die Güter werden von 7 Uhr Morgens bis 12 Uhr Mittags und von 2 bis 7 Uhr Nachmittags in den Güter-Expeditionen angenommen; die Verſendung derſelben richtet ſich nach der Zeit der Ablieferung und dem Abgange der Güterzüge, und werden bis 2 Stunden vor Abgang derſelben mit dem nächſten Zuge expedirt, wenn nämlich die Anmeldung bei Quantitäten über 20 Ztr. und bei Gütern, die ſchwierig zu verladen ſind, z. B. Wollſäcken u. ſ. w., Tages zuvor geſchehen und die Frachtbriefe und Verpackungen gehörig geordnet ſind.

Die Annahme und Ausgabe von Gütern erfolgt an Sonn- und Feſttagen nur in den Vormittagsſtunden.

13) Die Ablieferung der Güter geſchieht nur gegen Bezahlung des Frachtgeldes, etwaiger darauf haftender Vorſchüſſe und gegen Ausſtellung einer Empfangsbeſcheinigung.

14) Lagern Güter länger als 48 Stunden durch Schuld des Empfängers auf den Bahnhöfen, ſo iſt pro Zentner und Tag 1 Sgr. Lagerzins zu entrichten. Auch fällt in dieſem Falle jede Garantie der Geſellſchaft fort.

15) Nachzunehmende Frachtbeträge und Speſen werden nur nach Maaßgabe des Werthes der aufgegebenen Güter bezahlt. Die Proviſion für ſolche Nachnahme iſt $\frac{1}{2}$ Sgr. pro Thaler, und das Minimum ſolcher Proviſion im Ganzen 1 Sgr.

Die Einziehung und Auszahlung der nachgenommenen Speſen iſt jedoch lediglich Sache der Güter-Expeditionen.

Die Spedition der Güter vom Bahnhofe in Berlin nach den anderen Bahnhöfen erfolgt Seitens der Eiſenbahn-Geſellſchaft durch die Güter-Expeditionen franko, ohne Berechnung von Speſen.

k. Verzinſung, Dividende.

Die ſtatutenmäßigen Zinſen ſämmtlicher Aktien ſind 4 Prozent; eine Dividende iſt bis jetzt noch nicht gezahlt worden. — Für einen Theil der Aktien haben, wie im geſchichtlichen Abſchnitt erwähnt iſt, die pommerſchen Landſtände eine Garantie für 4 Prozent auf 6 Jahre nach Eröffnung des Betriebes bewilligt.

l. Perſonen-Frequenz.

Monat.	1842. Perſonen.	1843. Perſonen.	1844. Perſonen.
Januar	—	10107	15619
Februar	—	9797	13697
März	—	11921	16331
April	—	15503	23753
Mai	—	15689	30133
Juni	—	24574	28150
Juli	—	24870	
Auguſt	22535	28208	
September	14414	29542	
Oktober	11854	23243	
November	8972	17630	
Dezember	12135	18850	

In dem Zeitraume vom 1. Auguſt 1842 bis 30. April 1843 wurden befördert:

	I. Klaſſe. Perſonen.	II. Klaſſe. Perſonen.	III. Klaſſe. Perſonen.
Von Berlin nach Bernau . .	26	646	7089
„ „ „ Neuſtadt . .	660	8458	23014
„ „ „ Angermünde .	598	4280	8131
„ Bernau nach Neuſtadt . .	11	254	2011
„ „ „ Angermünde .	10	54	297
„ „ „ Berlin . . .	56	868	7224
„ Neuſtadt nach Bernau . .	51	162	1874
„ „ „ Berlin . .	623	8964	23748
„ „ „ Angermünde	44	420	2129
„ Angermünde nach Neuſtadt	38	427	2153
„ „ „ Bernau .	18	78	343
„ „ „ Berlin .	550	4237	8097
Zuſammen .	2685	28443	86110

im Ganzen mithin 117238 Perſonen, wofür, einſchließlich des Uebergewichts an Paſſagiergepäck, eine Einnahme von 69081 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf. Statt gefunden hat. Es ſtellt ſich hiernach heraus, daß die Anzahl der beförderten Perſonen im Durchſchnitt jeden Tag 429 betragen hat.

Aus obiger Zuſammenſtellung ergiebt ſich, daß die dritte Wagenklaſſe am häufigſten und die erſte am wenigſten beſetzt geweſen iſt. Das Verhältniß der in den verſchiedenen Wagenklaſſen beförderten Perſonen ſtellt ſich wie folgt:

auf der Elberfelder Linie nur . 5,122 mal,
„ „ Duisburg-Hammer nur 4,237 „
„ „ Duisburg-Soeſter nur 4,188 „

zu vermehren brauche, um die oben angeführte Höhe der Frequenz zu erreichen. Ein ſolches Verhältniß der Zunahme des Perſonenverkehrs, wenn Eiſenbahnen ihn aufnehmen, iſt in Belgien und Deutſchland durch mehrfache Erfahrung bereits außer Zweifel geſtellt.

Der Güterverkehr iſt auch aus der gegenwärtigen Frequenz der Chauſſeen berechnet, indem der aus der Chauſſeegeld-Einnahme ermittelten Gütermaſſe die Salztransporte und die Kohlen, welche zur Zeit chauſſeegeldfrei oder auf anderen, als den bei Berechnung aus der Chauſſeegeld-Einnahme berückſichtigten Wegen befördert wurden, hinzugeſetzt ſind.

Hiernach würde ſich der Güterverkehr, auf die ganze Bahnlänge berechnet, noch um 400000 bis 600000 Ztr. höher ſtellen als oben angenommen iſt. Außer dieſen Verhältniſſen ſind noch folgende zu berückſichtigen:

1) der Umſtand, daß die Bahn eine den Weſten und den Oſten Europa's verbindende ſein wird, iſt, wie bereits oben angeführt, bei Berechnung der Frequenz nicht mit in Anſchlag gebracht, wird aber unzweifelhaft auf die Vermehrung des Verkehrs ſtarken Einfluß haben.

2) In Folge der Bahnanlage wird die Steinkohlen-Produktion und ihr Abſatz nach den Konſumtions-Orten beträchtlich zunehmen.

3) Eben ſo iſt keine Rückſicht genommen auf die großen Etabliſſements, welche an den Stätten der Kohlen-Produktion und in den gewerbreichen, von der Bahn durchzogenen Gegenden entweder in der Anlage begriffen ſind, oder in Folge der Eiſenbahn neu entſtehen werden.

4) Die Leipzig-Dresdener Eiſenbahn hatte bereits im Jahre 1841 — ungeachtet ein Anſchluß an die Oeſterreichiſchen Bahnen einerſeits oder an die Baieriſchen andererſeits noch nicht Statt findet — durch die ganze Länge der Bahn eine Frequenz von 173137 Perſonen, welche Frequenz, ſobald jener Anſchluß bewirkt iſt, unzweifelhaft ſich bedeutend vermehrt. In dieſem Verhältniß iſt für die Eiſenbahn von Köln bis zur öſtlichen Landesgrenze die normirte Perſonen-Frequenz niedrig.

5) Der Gütertransport der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn betrug im Jahre 1841, auf die ganze Länge der Bahn gerechnet, 583700 Ztr., obgleich ſie von dem durchgehenden Frachtverkehr der Chauſſeen nur wenig aufgenommen hatte. Sie wird ihn ganz aufnehmen, ſpäteſtens, wenn der Anſchluß an die Oeſterreichiſchen und Baieriſchen Bahnen bewirkt iſt.

Auch iſt es bekannt, daß die Maſſe der Gütertransporte auf dieſer Bahn von Jahr zu Jahr ſich beträchtlich vermehrt. Da auf der Bahn von Köln bis zur öſtlichen Landesgrenze bedeutendere Transporte von rohen Produkten, insbeſondere Steinkohlen, zu fördern ſind, als auf der Leipzig-Dresdener Bahn, ſo iſt die angenommene Güter-Frequenz ebenfalls niedrig normirt.

Hinſichtlich der erfolgten Aktien-Zeichnungen iſt zu erwähnen:

1) daß die Konkurrenz der Linien Aktien-Zeichnungen bewirkte, die ſonſt nicht erfolgt ſein würden;
2) daß im Auslande keine ſonderliche Neigung vorhanden war, in Preußiſchen Eiſenbahnen ſich zu betheiligen, indem man als Grund entweder die nachtheiligen Beſtimmungen des preußiſchen Eiſenbahngeſetzes oder den Umſtand angab, daß man die Kapitale zu Eiſenbahnen vorzugsweiſe im eigenen Lande anwenden wolle;
3) daß im Allgemeinen keine Spekulation auf das Steigen des Aktien-Kurſes beſtand, und
4) daß die Kapitaliſten die Sicherung einer mäßigen, dem Zinsfuße ungefähr gleichen Rente der Hoffnung auf Mehrgewinn meiſtens vorziehen.

Die Geſammtzahl der Zeichner betrug 371, welche mit 1,114000 Thlr. ſich betheiligen wollten; jedoch iſt nicht zu überſehen, daß ſchon im Sommer 1841 (nachdem Se. Majeſtät der König von Preußen zu den Vorarbeiten 40000 Thlr. bewilligt hatte) die Annahme der Zeichnungen eingeſtellt wurde.

Hinſichtlich der Frage: welche unter den Konkurrenz-Linien vorzuziehen iſt, enthält der fragliche Bericht ausführliche Bemerkungen, wovon wir hier Folgendes hervorheben.

Bei den geringen Verſchiedenheiten der Duisburg-Hammer und Duisburg-Soeſter Linie genügt die Vergleichung einer derſelben mit der Elberfelder.

1) Länge. Die Elberfelder Linie iſt um 5,6 Meilen kürzer als die Duisburg-Hammer; nach der mehrmals erwähnten wahrſcheinlichen Verbeſſerung der letzteren Linie (ihrer Führung über Lünen) wird der Unterſchied auf ungefähr vier Meilen verringert werden. — Hinſichtlich der zur Fahrt durch die ganze Strecke erforderlichen Zeit wird aber zwiſchen beiden Linien kein weſentlicher Unterſchied Statt finden, weil die Elberfelder 3 geneigte Ebenen zu überſchreiten und weniger günſtige Steigungen hat, als die Duisburg-Hammer. Der Unterſchied der Länge relevirt daher nicht bei der Entſcheidung.
2) Das Gefälle. Auf der Strecke, auf welcher die beiden Linien getrennt ſind (Mehlbroich bis Lippſtadt), hat die Elberfelder Linie auf 17,3 Meilen 534½ Fuß Geſammthöhe mehr zu überſchreiten als die Duisburg-Hammer Linie auf 22,9 Meilen. — Daher die 3 geneigten Ebenen und das meiſtens Statt findende Gefälle von 1:300 jener Linie, während die andere ein der Horizontale ſich näherndes Gefälle hat. Dieſes — für den Betrieb ſo äußerſt günſtig — geht noch bis Gütersloh fort, ſo daß die Duisburg-Hammer Linie den ſeltenen Vortheil eines auf eine Länge von etwa 29 Meilen ununterbrochen ausgezeichnet guten Gefälles beſitzt.
3) Die Koſten. Das Maximum der Koſten für die Strecke von Mehlbroich bis Lippſtadt auf der Duisburg-Hammer Linie iſt verhältnißmäßig anzuſchlagen auf rund 6,928000 Thlr. — Den früher angeführten Gründen dieſer Koſtenermäßigung tritt noch hinzu, daß das günſtige Gefälle dieſer Linie geſtattet, die vorkommenden Erdarbeiten durch Zulaſſung von ſtärkeren Steigungen auf kurzen Strecken — ſogenannte

befördert worden, wofür ſich die Einnahme auf 17639 Thlr. 1 Sgr. 6 Pf. belief; der Zentner hat daher durchſchnittlich eingebracht 3 Sgr. 10½ Pf.

Mit der Eröffnung der ganzen Bahn bis Stettin fand indeſſen, weil die Einrichtungen auf dem Stettiner Bahnhofe noch nicht vollſtändig getroffen waren, die Eröffnung des Güterverkehrs noch nicht Statt, und wurde vielmehr noch einen Monat, und zwar bis zum 15. September 1843, ausgeſetzt, von welchem Tage ab beſondere Güterzüge zwiſchen Berlin und Stettin eingerichtet ſind.

Die Menge der ſeit dem 1. Mai bis zum 15. September 1843 zwiſchen Berlin und Angermünde transportirten Güter ergiebt ſich aus Folgendem:

Monat Mai .	37330 Ztr.	38 Pfd.	Einnahme	3805 Thlr.	16 Sgr.	5 Pf.
„ Juni .	30937 „	92 „	„	3158 „	8 „	— „
„ Juli . .	28334 „	92 „	„	2686 „	16 „	3 „
„ Auguſt .	22201 „	100 „	„	3623 „	10 „	7 „
1—15. Septbr.	14032 „	60 „	„	3540 „	28 „	10 „
	132837 Ztr.	52 Pfd.	Einnahme	16814 Thlr.	20 Sgr.	1 Pf.

Für den Zentner ſind alſo 3 Sgr. 9,56 Pf. eingenommen.

In dem Zeitraume vom 16. September pr. bis ult. April c. ſind zwiſchen Berlin und Stettin befördert:

16—30. Septbr. 43	17898 Ztr.	68 Pfd.	Einnahme	4449 Thlr.	16 Sgr.	11 Pf.
Oktober 43 . .	48936 „	42 „	„	11227 „	23 „	2 „
November 43 .	59006 „	100 „	„	11153 „	8 „	4 „
Dezember 43 . .	59945 „	82 „	„	11485 „	6 „	— „
Januar 44 . .	63091 „	28 „	„	10353 „	10 „	2 „
Februar 44 . .	55494 „	17 „	„	9531 „	15 „	2 „
März 44 . . .	55812 „	32 „	„	10454 „	25 „	7 „
April 44 . . .	58892 „	87 „	„	10883 „	16 „	— „
	419078 Ztr.	16 Pfd.	Einnahme	79539 Thlr.	1 Sgr.	4 Pf.

inkl. Paſſagiergepäck, Equipagen und Vieh. Es ſind demnach für den Zentner 5 Sgr. 8,33 Pf. eingenommen, und es hat ſomit die Vollendung der Bahn bis Stettin gleichfalls einen günſtigen Einfluß auf den Güterverkehr ausgeübt, ſowohl hinſichts der Menge der beförderten Güter, als der Höhe der dafür eingenommenen Fracht.

Da der niedrigſte Frachtſatz 7 Sgr. 6 Pf. pro Zentner für die ganze Strecke iſt, ſo ergiebt ſich aus Obigem ferner, wie bedeutend auf der Bahn der Zwiſchenverkehr iſt.

Im Monat Mai 1844 war die Frequenz 52512 Ztr. 54 Pfd., die Einnahme dafür 9333 Thlr. 15 Sgr. 6 Pf.; im Juni 57713 Ztr. 9 Pfd., Einnahme 11993 Thlr. 20 Sgr. 6 Pf.

Zum Schluſſe der Beſchreibung dieſer Bahn führen wir noch aus dem Berichte des Direktoriums vom 15. Mai 1844 folgende Stelle an:

„Indeſſen iſt der Betrieb auf der Strecke Berlin-Stettin noch zu kurze Zeit im Gange, um ſchon aus den voraufgeführten Zahlenverhältniſſen die Ergebniſſe deſſelben gehörig zu würdigen. Bei der Perſonenfrequenz ſind die

für dieſelbe gerade günſtigſten Monate Mai, Juni, Juli und die Hälfte des Monates Auguſt, von denen wir uns bei den vermehrten Dampfſchifffahrts-Verbindungen zuverläſſig ſehr günſtige Reſultate verſprechen können, noch nicht zur Berückſichtigung gekommen, und bei dem Güterverkehr iſt nur eine allmählige Steigerung zu erwarten, auf den Zwiſchenſtationen namentlich, wo ein großer Theil der ländlichen Erzeugniſſe der Bahn zufallen wird, ſobald die Grundbeſitzer ſich mehr und mehr überzeugt haben werden, daß der Transport auf der Bahn billiger als mit eigenem Geſpann bewirkt werden kann, und demgemäß Einrichtung in ihrer Wirthſchaft getroffen, d. h. einen Theil ihrer Pferde und die Marktfuhren zur Stadt abgeſchafft haben werden. In gleicher Weiſe wird ſich aber auch der Gütertransport zwiſchen den Hauptſtationen insbeſondere in dem Maaße vermehren, in welchem das Publikum ſich gewöhnt, ſich nicht mehr der Vermittelung der Spediteure zu bedienen, ſondern ſich damit an die Eiſenbahnverwaltungen wegen Beförderung von Frachtgütern zu wenden. Dies wird aber jedenfalls geſchehen, weil mit gewöhnlichen Frachtfuhren nicht zu ſo billigen Sätzen als mit der Eiſenbahn befördert werden kann — und wenn von Einzelnen auch der Verſuch einer ſolchen Konkurrenz gemacht werden ſollte, dieſer doch wegen der für die Unternehmer nothwendig daraus erwachſenden Nachtheile bald eingeſtellt werden wird — das Publikum gewiß ſeinen Vortheil erkennen und die billigſte Transportart wählen wird, insbeſondere, wenn ſich unſere bei der Expedition der Güter angeſtellten Beamten mehr in das Geſchäft werden hineingearbeitet haben und dem Publikum durch gute und prompte Beförderung die Benutzung unſerer Bahn noch annehmlicher gemacht werden wird."

23. Stettin-Stargarder Eiſenbahn.

Die Berlin-Stettiner Eiſenbahn war jedenfalls dazu beſtimmt, den Verkehr von Danzig und dem nördlichen Theile von Weſtpreußen, ſo wie von Oſtpreußen, auf Berlin, an ſich zu ziehen. So äußerſt wichtig dieſe Rückſicht auch iſt, indem die von dorther kommenden Perſonen und Güter die Bahn in ihrer ganzen Länge benutzen und daher weſentlich zur angemeſſenen Verzinſung des Anlagekapitals beitragen, eben ſo gewiß war es, daß letztere dann für die Berlin-Stettiner Bahn verloren ginge, wenn eine Eiſenbahn von Berlin nach Königsberg gebaut und nicht über Stettin geführt würde. Dieſer Verluſt mußte um ſo fühlbarer werden, weil auch ein großer Theil des Verkehrs von Hinterpommern ſich an die etwa durch Weſtpreußen zu führende Bahn anſchließen und nicht über Stettin gehen würde. Um daher dieſem drohenden Verluſte möglichſt vorzubeugen, gab es nur ein Mittel, und dies beſtand darin, den Bau der Eiſenbahn von Stettin nach Königsberg am zweckmäßigſten durch eine Verlängerung der Berlin-Stettiner Eiſenbahn von Stettin bis Stargard, da dieſer Ort bei einer Weiterführung von Stettin aus jedenfalls berührt werden mußte, vorzubereiten.

Die erſte Idee hierzu wurde in der General-Verſammlung der Aktionäre der Berlin-Stettiner Eiſenbahn am 26. Mai 1842 durch das Direkto-

rium der Geſellſchaft, auf Antrag des Wegebau-Inſpektors Neuhaus, angeregt und dabei zugleich ein darauf bezügliches Reſkript der Miniſterien des Königl. Hauſes und der Finanzen vorgelegt. Das Projekt wurde mit reger Theilnahme aufgenommen, und es erfolgte über dieſen Gegenſtand die Erklärung dahin:

„die General-Verſammlung erkenne den Nutzen, den dieſe Anlage auf ihr jetziges Unternehmen haben würde, und insbeſondere die Wichtigkeit an, welche bei Erfüllung der daran geknüpften Hoffnungen daraus in der Folge für die Provinz, die Stadt und die Bahn hervorgehen dürfte, und ſei deshalb bereit, für das Gedeihen dieſes Planes nach Kräften zu wirken, und wenn derſelbe zu Stande komme, für deſſen Förderung jede mit ihrem Intereſſe irgend vereinbare Unterſtützung und Erleichterung zu gewähren. Bevor ſie jedoch im Stande ſei, darüber irgend einen Beſchluß zu faſſen, eine beſondere Bewilligung machen oder eine Verbindung dieſer oder jener Art mit ihrem jetzigen Unternehmen ausſprechen zu können, würde es nöthig ſein, daß der Plan beſtimmter ausgeführt, die Vorarbeiten der Vermeſſung und Veranſchlagung gemacht, und die Mittel der Ausführung dargeſtellt würden.

Deshalb wünſche ſie, daß das Direktorium ſich dem unterziehen möge, die Einleitungen hierzu zu machen, namentlich bei den hohen Staatsbehörden die Veranlaſſung der Vorarbeiten oder Bewilligung der Koſten dafür, welche neuerdings, dem Verlauten nach, in gleichen Fällen zugeſtanden iſt, zu erbitten, und demnächſt den ſo gereiſten Plan der Geſellſchaft vorzulegen."

Vom Direktorium wurden nun bei den Staatsbehörden die Anträge um Ermittelung der geeignetſten Bahnlinie, um Nivellirung, Vermeſſung und Veranſchlagung der Bauausführung gemacht, worauf dieſe Arbeiten auch auf Staatskoſten ausgeführt wurden. Durch Vermittelung des Ober-Präſidenten v. Bonin wurde dem Könige die Bitte vorgetragen, außer der ſchon früher der Geſellſchaft bewilligten unentgeltlichen Ueberlaſſung des Bodens für die Bahn auf dem Karolinenhorſt'ſchen Torfmoore, und außer dem der Geſellſchaft zugeſicherten Antheil an der durch die Eiſenbahn zwiſchen Stettin und Stargard herbeigeführten höheren Einnahme von dem Verkaufe des Torfes, noch die unentgeltliche Hergabe des auf dem Bahntraktus belegenen und für denſelben erforderlichen Forſtterrains und eine günſtigere Berechnungsweiſe bei dem Antheil an Torfabſatz zuzugeſtehen. Beides wurde durch Allerhöchſte Kabinets-Ordre vom 24. Mai 1843 bewilligt.

Das Direktorium beantragte ferner bei den Städten Stettin und Stargard die unentgeltliche Ueberlaſſung des Stadtfundus, bekam jedoch hierauf eine abſchlägige Antwort. Es machte dem Kommunal-Landtage von dem Projekte für dieſe Bahn Mittheilung und erhielt die Erklärung zurück, daß er wünſche, dieſem Unternehmen förderlich zu ſein, und daher die Geſellſchaft, in Beziehung auf die von der Provinz übernommene Gewähr für die Zinſen eines Theiles der Aktien, eine zufriedenſtellende Vermittelung zu erwarten habe.

Die Koſten der Bahn von Stettin nach Stargard waren auf etwa 1,100000 Thlr. und die ſpezielle Rentabilität derſelben auf 4⅘ Prozent veranſchlagt. —

In der am 27. Mai 1843 gehaltenen General-Verſammlung wurde Seitens des Direktoriums der Antrag geſtellt:

„daß die Berlin-Stettiner Eiſenbahn-Geſellſchaft die Anlage einer Eiſenbahn von Stettin nach Stargard in das bisherige Unternehmen mit aufnehmen und zur Ausführung dieſer Bahn eine Summe von 1,100000 Thaler bewilligen möge, daß mithin die Eiſenbahn von Stettin nach Stargard als ein integrirender Theil der Berlin-Stettiner Eiſenbahn fortan angeſehen werden ſolle.“

Die hierüber vorgenommene Abſtimmung ergab 299 bejahende gegen 41 verneinende Stimmen, ſo daß alſo der Antrag, obgleich ⅔ der Stimmen dafür ſein mußten, mit entſchiedener Majorität als angenommen zu erachten war.

In Folge dieſes Beſchluſſes beauftragte die Verſammlung das Direktorium ſofort, mit den Einleitungen zur Ausführung des Baues der Eiſenbahn von Stettin nach Stargard vorzuſchreiten und mit Zugrundelegung des entworfenen Anſchlages den Bau der Bahn in möglichſt kürzeſter Zeit zu bewirken. Da nun noch zum völligen Ausbau der Berlin-Stettiner Eiſenbahn und der dazu gehörigen Betriebsmittel 300000 Thlr. und für außerordentliche Fälle 100000 Thlr. nöthig waren, ſo wurde in dieſer Beziehung beſchloſſen:

1) daß 1,500000 Thlr. Berlin-Stettiner Eiſenbahn-Aktien Litt. A zu den vorſtehend bemerkten Zwecken kreirt werden ſollen;
2) daß auf Höhe von 1,362000 Thlr. jedem Aktionär frei ſtehen ſollte, 50 Prozent ſeines Aktien-Kapitals zu zeichnen und zu dem Pari-Kourſe entgegen zu nehmen;
3) daß über den Ueberreſt von 138000 Thlr. und über das, was etwa durch freiwillige Aktienzeichnungen nicht aufgebracht würde, zum Vortheil der ganzen Geſellſchaft disponirt werden ſolle:
4) daß die hierauf bezüglichen und ſonſtigen ſpeziellen Modalitäten, wie bei dieſer Emittirung der Aktien zu verfahren, mit Ausnahme des Punkts ad 3 dem Direktorium, die Ausführung der Maaßregel ad 3 aber dem Direktorium mit Genehmigung des Verwaltungsraths überlaſſen bleiben ſolle.

Die Allerhöchſte Beſtätigungsurkunde des Nachtrages zu den Statuten der Berlin-Stettiner Eiſenbahn erfolgte hierauf am 26. Januar 1844 und lautete wie folgt:

„Nachdem die zunächſt zur Errichtung einer Eiſenbahn von Berlin nach Stettin zuſammengetretene, unterm 12. Oktober 1840 von Uns beſtätigte Berlin-Stettiner Eiſenbahn-Geſellſchaft in der General-Verſammlung v. 26. Mai v. J. die Anlage einer Zweigbahn von Stettin nach Stargard, als eines integrirenden Theils ihres bisherigen Unternehmens, ſo wie die Erhöhung des urſprünglich zu 2,724000 Thlr. angenommenen Aktienkapitals um den Betrag von 1,500000 Thlr. beſchloſſen hat, wollen Wir hierdurch ſowohl zur Anlage

der obengedachten Eiſenbahn von Stettin nach Stargard, als auch zu der vorerwähnten Erhöhung des Aktienkapitals Unſere landesherrliche Genehmigung ertheilen und den anliegenden, auf Grund der in der General-Verſammlung vom 26. Mai v. J. gefaßten Beſchlüſſe ausgefertigten Nachtrag zu den Statuten der Berlin-Stettiner Eiſenbahn-Geſellſchaft in allen Punkten beſtätigen. Zugleich beſtimmen Wir, daß die in dem Geſetze über die Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorſchriften, namentlich diejenigen über die Expropriation, auch auf das obengedachte Unternehmen einer Zweigbahn von Stettin nach Stargard Anwendung finden ſollen."

Der Nachtrag enthält die oben erwähnten, in der General-Verſammlung vom 26. Mai 1843 gefaßten Beſchlüſſe.

Bei der hierauf eröffneten Aktienzeichnung wurden von den Aktionären nur 1,269000 Thlr. gezeichnet, weshalb der Geſellſchaftskaſſe ſtatt 138000 Thlr. 231000 Thlr. verblieben, welche vom Direktorium, mit Genehmigung des Verwaltungsrathes, zum Kourſe von reſp. 129½ bis 137 Prozent verkauft wurden. Der reine Gewinn, welcher der Geſellſchaft auf dieſe Weiſe durch den hohen Kours der Aktien zugefloſſen iſt, beläuft ſich auf 76205 Thlr. 18 Sgr.

Während dieſer Zeit war dem Finanz-Miniſterium der Bauplan für dieſe Zweigbahn vorgelegt und die Strecke zwiſchen Damm und Stargard definitiv genehmigt worden.

Die Königl. Regierung zu Stettin hatte im Laufe des Sommers 1843 ſowohl das Terrain in der Königlichen Friedrichswalder Forſt, als auch im Karolinenhorſter Torfmoor, ſoweit daſſelbe zum Bau der Bahn in Anſpruch genommen wird, unentgeltlich überweiſen und innerhalb der Forſt die Bahnlinie in der gehörigen Breite abholzen laſſen. Da nun auch ein großer Theil der Privat-Grundbeſitzer, in Folge der eingeleiteten Verhandlungen, das Terrain zum Bau der Bahn abgetreten hatte, ſo konnte mit der Bauausführung im Herbſte 1843 ſelbſt vorgegangen werden, beſonders auch aus dem Grunde, um die bei dem Bau der Hauptbahn entbehrlich gewordenen Arbeiter ſofort wieder angemeſſen zu beſchäftigen. — Außer den Erdarbeiten wurden aber auch zugleich die nöthigen Anſtalten getroffen, um die Steine zum Bau der Brücken und den Kies für die Bettung des Bahngeſtänges heran zu ſchaffen.

Für die Strecke von Stettin bis Damm wurde die Genehmigung des Bauprojektes nicht ertheilt. Nachdem jedoch durch eine gemiſchte Kommiſſion darüber verhandelt worden, welche Modifikationen gegen das urſprüngliche Bauprojekt in fortifikatoriſcher Beziehung eintreten müſſen, demgemäß das Bauprojekt umgearbeitet und dem Kriegs-Miniſter vorgelegt iſt, ſteht zu hoffen, daß bald die definitive Genehmigung auch für die Baulinie auf dieſer Strecke erfolgen wird.

Da, wo auf der Strecke zwiſchen Damm und Stargard die betreffenden Grundbeſitzer ſich zur Abtretung des Terrains nur gegen Bewilligung übermäßiger Preiſe verſtehen wollten, iſt die Direktion von ferneren Unterhand-

lungen zurückgetreten, indem ſie es vorgezogen hat, jene Erwerbungen im Wege des Expropriationsverfahrens zu erreichen, und ſind der Königl. Regierung zu Stettin bereits alle Vorlagen hierzu überreicht worden.

Durch dieſe Entſchließung, den Grunderwerb auf dieſem Wege zu gewinnen, iſt zwar dem Fortſchritt der Bauarbeiten zwiſchen Damm und Stargard eine Hemmung angelegt, weil viele Beſitzer die Arbeiten auf ihrem Fundus ohne zuvorige Entſchädigung nicht geſtatten wollten; in Betracht deſſen aber, daß die Geſellſchaft noch nicht im Beſitze der Genehmigung des Bauprojektes zwiſchen Stettin und Damm ſich befindet, hier alſo auch außer einigen Rammarbeiten eigentlich nichts zu unternehmen im Stande geweſen iſt, der Bau dieſer Strecke aber den größten Zeitaufwand in Anſpruch nehmen wird, ſo kann aus dieſen Gründen die angedeutete Hemmung als kein Verluſt betrachtet werden, vielmehr iſt Hoffnung, durch das Expropriationsverfahren eine billigere Grunderwerbung als die im gütlichen Wege zu erlangen.

Unter ſolchen Umſtänden ſind bis Ende Mai 1844 zwiſchen Damm und Stargard nachſtehende Arbeiten ausgeführt worden:

die Vollendung von 3600 laufenden Ruthen Planum;

die nahe bevorſtehende Vollendung von anderweiten 350 laufenden Ruthen Planum;

die Herſtellung von 2662 □ Ruthen Raſenbekleidung auf den Doſſirungen des Bahnkörpers;

die Vollendung einer größeren und drei kleineren Brücken;

die theilweiſe Vollendung zweier anderen Brücken;

die Anlieferung folgender Baumaterialien an die beſtimmten Bauplätze, als:

300 Schachtruthen geſprengte Feldſteine zu den Brückenbauten;

500 Tonnen Kalk;

15000 Mauerſteine;

ſämmtliche Deckplatten zu den Durchlaßbauten;

1300 Schachtruthen Kies zum Oberbau, während aus den aufgefundenen Kieslagern noch anderweite 500 Schachtruthen gefördert wurden;

300 Schachtruthen geſprengte Feldſteine zu den Bahnhofsbauten und 350000 Mauerſteine.

Auf der Strecke zwiſchen Stettin und Damm konnten aus den vorangeführten Gründen hauptſächlich nur Vorbereitungen zum Bau getroffen werden; dieſe ſind jedoch ſo weit gediehen, daß mit dem Eintreffen der definitiven Genehmigung ſogleich die Rammarbeiten weiter ausgedehnt und mit den Erdſchüttungen vorgegangen werden kann. Als Vorbereitung zu den letztgedachten Leiſtungen iſt bereits, außer den Interimsbrücken über die Oder und Parnitz, von Finkenwalde aus die Schüttung eines Interimsdammes in das Bruch bewirkt.

Der Bedarf des Bahnmaterials, beſtehend in Schienen, Schwellen, Schienennägeln und Verbindungsplatten, iſt zum Theil ſchon beſchafft und die Lieferung des Fehlenden durch abgeſchloſſene Verträge geſichert. Die Schienenlieferungs-Verpflichtungen ſind ſo geſtellt, daß die Geſellſchaft bis zum Herbſte 1844 unter allen Umſtänden in den Beſitz des ganzen in Rede ſtehenden Be-

dürfniſſes gelangt. Der ganze Bau wird wahrſcheinlich ſpäteſtens bis zum Herbſte 1845 vollendet ſein.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die Bahn beginnt auf dem Bahnhofe der Berlin-Stettiner Eiſenbahn vor dem Schneckenthore bei Stettin, geht von da über das Oderbruch in die Nähe von Finkenwalde, auf welchem Wege ſie die Oder, Parnitz, große und kleine Reglitz überſchreitet. Von Finkenwalde zieht ſich die Bahn nach Damm und geht von hier in einer geraden Linie bis in die Nähe Stargards, dem ſie ſich alsdann in einem großen Bogen nähert. Sie berührt hierbei die Dörfer Franzhauſen, Auguſtwalde, und durchſchneidet die Friedrichswalder Forſt, ſo wie das Karolinenhorſter Torfmoor.

Die Länge der ganzen Bahn wird etwa 5 Meilen betragen.

c. Anlage- und Einrichtungskoſten.

Die veranſchlagten, ſo wie die bis 30. April 1844 verausgabten Koſten ergeben ſich aus nachſtehender Zuſammenſtellung.

Nr. der Anſchlags-Titel.	Benennung der Arbeiten und Leiſtungen.	Nach dem Anſchlage ſoll verausgabt werden. Thlr.	ſg.	pf.	Bis zum 30. April 1844 iſt verausgabt. Thlr.	ſg.	pf.	Zur Vollendung des Baues wird erforderlich ſein. Thlr.	ſg.	pf.	Summa der Baukoſten nach der Ausführung. Thlr.	ſg.	pf.
	Zur Stettin-Stargarder Eiſenbahn.												
I.	Vorarbeiten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II.	Direktions- und Aufſichtskoſten	18280	—	—	4597	3	10	13682	26	2	18280	—	—
III.	Grund- und Nutzungs-Entſchädigung	61450	—	—	212	14	4	61237	15	8	61450	—	—
IV.	Erd-, Graben- und Ausradungsarbeit	258570	—	—	37642	20	—	220927	10	—	258570	—	—
V.	Befeſtigung der Böſchungen	5867	—	—	1648	22	9	4218	7	3	5867	—	—
VI.	Unterirdiſche Strecken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VII.	Bau der Brücken und Durchläſſe	212334	—	—	53196	20	11	159137	9	1	212334	—	—
VIII.	Befeſtigung des Planums	22838	—	—	4250	17	6	18587	12	6	22838	—	—
IX.	Herſtellung des Bahngeſtänges	225880	—	—	85897	9	11	139982	20	1	225880	—	—
X.	Wegeübergänge				14	20	—	} 12944	12	—	13000	—	—
XI.	Bewegliche Schienen, Drehſcheiben u. ſ. w.	13000	—	—	40	28	—						
XII.	Einfriedigung der Bahn	7100	—	—	—	—	—	7100	—	—	7100	—	—
XIII.	Gebäude	69700	—	—	2221	6	—	67478	24	—	69700	—	—
XIV.	Maſchinen	140980	—	—	12434	16	4	128545	13	8	140980	—	—
XV.	Insgemein	30000	—	—	1066	27	8	28933	2	4	30000	—	—
XVI.	Rendantur	2579	—	—	291	20	—	2287	10	—	2579	—	—
XVII.	Zinſen des Anlage-Kapitals	31422	—	—	—	—	—	31422	—	—	31422	—	—
	Summa	1,100000	—	—	203515	17	3	896484	12	9	1,100000	—	—

Die Durchſchnittskoſten einer Meile werden ſich hiernach alſo auf 220000 Thaler ſtellen.

Eine Ueberſchreitung dieſer Koſten dürfte jedoch dadurch herbeigeführt werden, daß die Geſellſchaft aus fortifikatoriſchem Intereſſe genöthigt worden iſt, den für den Abfluß des Hochwaſſers der Oder als nothwendig ermittelten Fluthbrücken eine größere Längenausdehnung geben zu müſſen, als für jenen Zweck erforderlich war und zur Zeit der Ausarbeitung des Entwurfes bei Ermittelung des Koſtenpunktes in Anſchlag gebracht werden konnte.

In Gemäßheit der Entſcheidung des Kriegs-Miniſteriums ſind ſtatt der in dem urſprünglichen Bauprojekte angenommenen Dammſchüttung überhaupt 500 laufende Ruthen Holzunterbau (Bahnbrücke) herzuſtellen. Die durch dieſe Modifikation herbeigeführte Mehrausgabe wird, da die laufende Ruthe Holzbau 51,5 Thlr. mehr als die laufende Ruthe Dammſchüttung koſtet, im Ganzen 25750 Thlr. betragen.

d. Verſchiedene Verhältniſſe der Bahn.

Da die Bahn auf ganz ebenem Terrain fortläuft, ſo ſind die Steigungsverhältniſſe nur unbedeutend; ein Gleiches gilt von den Krümmungsverhältniſſen, indem nur in der Nähe von Damm und Stargard Bogen mit ſehr großen Halbmeſſern vorkommen. —

Bedeutende Bauwerke ſind namentlich auf der Strecke von Stettin bis Damm im Oderbruch erforderlich, indem außer, daß ein Erddamm auf ſehr ſumpfigem Boden ausgeführt werden muß, noch bedeutende Haupt- und Fluthbrücken über die Oder, Parnitz, große und kleine Reglitz erbaut werden müſſen.

24. Eiſenbahnverbindung zwiſchen Berlin und Königsberg.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Nach der den ſtändiſchen Ausſchüſſen im Allerhöchſten Auftrage vorgelegten Denkſchrift vom Oktober 1842 ſollte:

„eine Eiſenbahnverbindung, mit Benutzung einer der von Berlin zur Oder führenden Eiſenbahnen, nach Königsberg geführt, unter Umſtänden auch bis zur ruſſiſchen Grenze fortgeſetzt und Danzig ſo wie Poſen mit dieſer Bahn durch Zweigbahnen verbunden werden."

Es kam nun darauf an, für dieſe ausgeſprochene Hauptverbindung die nöthigen techniſchen Ermittelungen jenſeits der Oder ſofort vorzunehmen, um dadurch die Entſcheidung vorzubereiten, welche Richtung am zweckmäßigſten für dieſelbe zu wählen ſei. Zu dieſem Behufe war zunächſt eine umfaſſende Unterſuchung des Terrains zwiſchen der Oder und der Weichſel nothwendig, um für die verſchiedenen Hauptrichtungen diejenigen Linien zu ermitteln, welche ſich hinſichtlich der Terrainverhältniſſe und des Koſtenpunktes als die günſtigſten ergaben.

Im Allgemeinen kamen hierbei drei Hauptrichtungen in Betracht:

1) von Frankfurt a. d. O. über Poſen und Bromberg bis an die Weichſel und Graudenz;

2) von Küſtrin über Landsberg a. d. W. und Bromberg bis an die Weichſel bei Graudenz, mit einer Seitenverbindung nach Poſen;

3) von Stettin über Stargard nach Graudenz, mit einer Seitenverbindung nach Poſen.

Hierbei war der Uebergangspunkt über die Weichſel vorläufig für alle drei Richtungen bei Graudenz angenommen worden. Die erſte Richtung ſollte bei Frankfurt a. d. O. an die Berlin-Frankfurter, die dritte bei Stettin an die dorthin führende Eiſenbahn ſich anſchließen, während die zweite Richtung entweder bei Fürſtenwalde oder bei Neuſtadt-Eberswalde mit der einen oder der andern jener Bahnen in Verbindung gebracht werden ſollte.

Es war nun nöthig, für jede dieſer Richtungen zuvörderſt durch allgemeine Terrain-Unterſuchungen und Nivellements die günſtigſte Bahnlinie zu ermitteln und den Koſtenbedarf generell zu veranſchlagen. Der König bewilligte hierzu die nöthigen Geldmittel, und vom Finanz-Miniſter wurde die obere Leitung dieſer Arbeiten dem Regierungs- und Baurath Mellin übertragen, welcher ſowohl bei der Magdeburg-Leipziger als bei der Magdeburg-Halberſtädter Bahn als oberſter Techniker den Bau geleitet hatte. Die Ausarbeitung des Projekts für die beiden ſüdlichen Richtungen unter Nr. 1 und 2 wurde dem techniſchen Direktor der Berlin-Frankfurter Eiſenbahn, Zimpel, übertragen; für die nördliche Richtung von Stettin über Stargard nach Graudenz wurde die Unterſuchung der Richtung von Stargard ab, da man die Strecke von Stettin bis Stargard ſchon anderweitig bearbeitete, dem mehrfach ſchon in Eiſenbahnſachen beſchäftigten Bau-Kondukteur Wiebe überwieſen.

Die betreffenden Regierungsbehörden wurden aufgefordert, durch Vermittelung der Landräthe den genannten Dirigenten dieſer Arbeiten und den von denſelben beſchäftigten Technikern ungehinderten Zutritt zu dem Terrain zu gewähren und die dadurch etwa veranlaßten Entſchädigungs-Angelegenheiten zu reguliren. Auf dieſe Weiſe konnten die nöthigen Vermeſſungen und Nivellements während des Jahres 1843 vorgenommen und bis zu Ende deſſelben Jahres beendigt werden, worauf alsdann die Veranſchlagungen und die andern nöthigen Arbeiten ihren Anfang nahmen.

In dem Allerhöchſten Landtagsabſchiede der Provinz Preußen heißt es demnach in Bezug hierauf, wie folgt:

„Dem Wunſche Unſerer getreuen Stände, daß die Richtung der intendirten Eiſenbahn durch die Provinz Preußen und ihr Uebergangspunkt über die Weichſel baldmöglichſt bekannt gemacht werden, wollen Wir in ſoweit entſprechen, als es ohne Beeinträchtigung der Gründlichkeit der einer ſolchen Entſcheidung nothwendig zu unterlegenden, ſehr umfangreichen Vorarbeiten geſchehen kann. Es ſind dieſe Vorarbeiten auf Staatskoſten angeordnet und ſchon ſo weit vorgerückt, daß der Zeitpunkt der Entſcheidung, wenngleich noch nicht mit Zuverläſſigkeit beſtimmt, doch mit Wahrſcheinlichkeit als nicht zu weit ausſehend bezeichnet werden darf. Uebrigens haben Wir gern erſehen, daß Unſere getreuen Stände, die Wichtigkeit einer Eiſenbahnverbindung der dortigen Provinz mit den übrigen Theilen der Monarchie gehörig würdigend, eine thätige Beihülfe der beſonders betheiligten Kreiſe und einzelnen Grund-

beſitzer in Ausſicht ſtellen, indem ohne ſolche das Unternehmen in den noch wenig verkehrreichen Gegenden erheblichen Schwierigkeiten unterliegen dürfte.“

Ueber die bei den Vorarbeiten gewonnenen Reſultate kam nichts zur Veröffentlichung; nur wurde Ende April 1844 durch einen Erlaß des Ober-Präſidenten den Kreis- und Kommunalbehörden der Provinz Poſen hinſichtlich der von Staats wegen projektirten Eiſenbahnlinien, ſoweit ſelbige dieſe Provinz trafen, mitgetheilt, daß der Staat ſich unter den verſchiedenen Richtungen noch die Auswahl vorbehalte und von den Anerbietungen abhängig machen wolle, welche von den Einſaſſen und Körperſchaften der Provinz, Behufs vortheilhafterer Ausführung der Projekte, definitiv und in bindender Form gegeben würden.

Es waren hiernach zur Eiſenbahn-Verbindung Berlins mit den Provinzen Preußen und Poſen folgende Bahnlinien, namentlich in Bezug auf Poſen, projektirt:

I. Die Linie über Frankfurt a. d. O. über Poſen und Bromberg bis an die Weichſel würde, von Starpel kommend und bei Hochwalde in die Provinz Poſen tretend, daſelbſt durchſchneiden:

1) den Kreis Meſeritz (bei Hochwalde und Meſeritz) in einer Länge von . . . . 5½ Meilen,
2) den Kreis Buck (bei Neuſtadt bei Pinne) in einer Länge von . . . . 2½ „
3) den Kreis Samter (bei Duſznik) in einer Länge von . 2½ „
4) den Kreis Poſen (bei Wienkowice, Poſen und Owinsk) in einer Länge von . . . . 5¼ „
5) den Kreis Obornik (bei Murowana-Goslin) in einer Länge von . . . . 2¼ „
6) den Kreis Wągrowiec (bei Rojewic, Skoken und Wągrowiec) in einer Länge von . . . . 6¾ „
7) den Kreis Schubin (bei Dombrowke, Slupi und Ruden) in einer Länge von . . . . 3¼ „
8) den Kreis Bromberg (bei Bromberg) in einer Länge von 2 „

in Summa . 30 Meilen.

II. Die Linie von Neuſtadt-Eberswalde über Landsberg und Bromberg nach Graudenz, mit einer Zweigbahn von Filehne nach Poſen, trifft:

A. die Hauptbahn

1) den Kreis Czarnikau (bei Filehne und Schönlanke) mit einer Länge von . . . . 7¼ Meilen,
2) den Kreis Chodzieſen (bei Schneidemühl) mit einer Länge von . . . . 3¼ „
3) den Kreis Wirſitz (bei Grabow, Wirſitz und Nakel) mit einer Länge von . . . . 6½ „
4) den Kreis Bromberg (bei Bromberg und Dubrz) mit einer Länge von . . . . 6¼ „

B. die Zweigbahn
5) den Kreis Czarnikau (von Filehne ab über die Oberför=ſterei Theerküte) mit einer Länge von . . . . $4\frac{1}{2}$ Meilen,
6) den Kreis Samter (bei Bielawy und Samter) mit einer Länge von . . . . 4 „
7) den Kreis Poſen (bei Kiekrz und Poſen) mit einer Länge von . . . . $3\frac{1}{2}$ „

in Summa . $35\frac{3}{4}$ Meilen.

III. Die Linie von Pommeriſch=Stargard über Filehne nach Poſen, welche als Zweigbahn anzubauen wäre, wenn die Hauptrichtung von Berlin über Stettin und Stargard nach Graudenz und Königsberg gelegt würde, trifft:
1) den Kreis Czarnikau bei Filehne wie ad II. A. 1), und fällt ſodann
2) mit der sub II. B. bezeichneten Zweigbahn zuſammen;

IV. die Linie von Landsberg, reſp. Pommeriſch=Stargard über Schneidemühl in der Richtung nach Zempelburg, Longowo u. ſ. w. nebſt Zweigbahn von Filehne nach Poſen, fällt in der Hauptrichtung:
1) im Czarnikauer Kreiſe mit der ad II. erwähnten Hauptbahn zuſammen, wendet ſich dann aber
2) im Chodzieſener Kreiſe nördlich und geht bei Schneidemühl und Schönfeld vorbei ($2\frac{1}{2}$ Meile), tritt dann nach Weſtpreußen und berührt das Großherzogthum wiederum,
3) im Bromberger Kreiſe (bei Dzidowo, Monkowarsk und Hammer) $2\frac{1}{4}$ Meile.

Von dieſen Richtungen fand namentlich die unter I. erwähnte in Poſen großen Anklang, und heißt es in einem zu dieſer Zeit daſelbſt hierüber erſchienenen Artikel, wie folgt:

„Es unterliegt keinem Zweifel, daß von den vorſtehend projektirten Bahnlinien die sub I. angedeutete den Vorzug verdient, weil ſie einerſeits die meiſten Kreiſe durchſchneidet, und auch die meiſten und vorzüglich die beiden Hauptſtädte unſerer Provinz in direkte Verbindung bringt; zunächſt aber deshalb, weil ſie die Stadt Poſen in nächſte Kommunikation mit der Hauptſtadt des Staats verſetzt, und Poſen zum Knotenpunkt eines ſich hier möglicher Weiſe durchſchneidenden und nach Norden und Süden, Oſten und Weſten verbundenen Eiſenbahnnetzes macht. Denn in der projektirten Linie liegt ſchon die Verbindung nach Weſten und Norden; durch die ſchon beantragte Bahnlinie von Poſen nach Glogau würde ſich der Süden an Poſen anſchließen, und es läßt ſich wohl der Zeitpunkt nicht in unabſehbare Ferne hinausgerückt denken, wo der öſtliche Nachbarſtaat die hemmenden Verkehrsfeſſeln der Grenzſperre abſtreifen und, den Vortheilen des Deutſchen Zollvereins ſich anſchließend, auch zu einer öſtlichen Eiſenbahnverbindung die Hand bieten dürfte.

Aber auch für Bromberg ſind die Ausſichten bei dieſer Bahnlinie nur vortheilhaft: Es erhält urſprünglich hierdurch eine Verbindung nach Oſten und Süden; die Anlage der Eiſenbahn von Stettin nach Stargard läßt erwarten, daß, wenn erſt die Bahnlinie über Frankfurt, Poſen und Bromberg

nach Königsberg führt, ſpäter eine Verlängerung der Stettin-Stargarder Eiſenbahn durch Weſtpreußen nach Bromberg ihr auch eine Verbindung nach Weſten ſichern, ſowie eine Bahnlinie von Danzig nach Süden ihr auch den Norden zuführen wird.

Hierdurch würde zugleich dem Intereſſe aller nördlichen und öſtlichen Provinzen Genüge geleiſtet werden; während bei den übrigen Bahnſtrecken, bei denen Poſen nur mit einer Zweigbahn nach Filehne bedacht iſt, Bromberg — wenn auch in die öſtliche Bahnlinie hineingeführt — ſtets nur eine untergeordnete, Poſen dagegen mit dem bei weitem größten Theile der Provinz eine höchſt klägliche Rolle ſpielen würde, weil ihr die bequemen Abzugswege nach Weſten und Norden ganz fehlen, die nord- und ſüdweſtliche Verbindung aber nie einen reellen Vortheil darbieten kann."

So wünſchenswerth dieſe Richtung für Poſen ſein würde, ſo wenig iſt jedoch dabei auf Weſtpreußen Rückſicht genommen, und auch die Stände dieſer Provinz haben im Dezember 1843 eine Immediat-Vorſtellung an den König gerichtet, worin die Führung dieſer Eiſenbahn durch Weſtpreußen erbeten wird. Es wird darin aufgeführt, daß, nachdem, durch die den ſtändiſchen Ausſchüſſen vorgelegte Denkſchrift, eine direkte Eiſenbahnverbindung von Berlin nach Königsberg mit Abzweigungen nach Poſen und Danzig verheißen worden, die weſtpreußiſchen Vertreter auf dem Landtage, auf jede Grundentſchädigung verzichtet hätten, wobei ſie nicht der Beſorgniß Raum geben konnten, durch eine Eiſenbahn von Frankfurt a. d. O. nach Poſen und Bromberg — welche jetzt die poſener Stände bei Sr. Maj. beantragt haben — deren kaum gegründeten Wohlſtand zu verlieren. Von der Ueberzeugung ausgehend, daß das Wohl Weſtpreußens von dieſer Eiſenbahnrichtung abhänge, ſeien deſſen Stände gern alle diejenigen Opfer zu bringen bereit, wenn ſie dazu aufgefordert würden, welche von ihren poſener Nachbarn angeboten wurden. Eine Eiſenbahn durch Weſtpreußen hielte die Mitte zwiſchen der Oſtſee und der Grenze mit Polen; ſie bilde offenbar die kürzeſte und bei der Erbauung die billigſte Linie zwiſchen den beiden Hauptſtädten der Monarchie. Pommern würde in gleicher Weiſe wie Poſen von derſelben durch Zweigbahnen Nutzen ziehen können. Die mit weiſer Munifizenz durch Berieſelungen in Kultur geſetzten Gegenden am Schwarzwaſſer und an der Brahe würden durch dieſelbe am leichteſten und bequemſten ihre Produkte abzuſetzen im Stande ſein. Im Vertrauen auf die Wichtigkeit der kürzeſten und geradeſten Eiſenbahnverbindung in militäriſcher Hinſicht, wegen des in der Befeſtigung begriffenen Königsbergs, mit dem Herzen der Monarchie, haben die Bittſteller an der Gewährung um ſo weniger gezweifelt, als eine Bahn über Poſen dieſen Zweck nicht erreichen ließ und für den Fall eines Krieges jedem feindlichen Angriffe ausgeſetzt wäre. Nur durch die wiederholt Allerhöchſten Orts angebrachten Bitten und Anträge ihrer poſener Nachbarn bewegt, hätten die Stände jetzt für Pflicht gehalten, nicht länger zu ſchweigen, um den Verdacht der Gleichgültigkeit bei einem Gegenſtande von ſich zu entfernen, welcher ſo materielles Lebenselement umfaſſe. Wo dieſe Eiſenbahn im direkten und kürzeſten Wege zwiſchen beiden Hauptſtädten geführt werden ſoll, überließen ſie allein der

Weisheit Sr. Maj. des Königs; ſie bäten nur allerunterthänigſt: „daß dieſelbe dieſſeits der Weichſel mit einem Theile Weſtpreußens in Verbindung geſetzt werde.“ Die Gewährung dieſer Bitten und Wünſche einer großen Provinz begründen dieſen ihren politiſchen und kommerziellen Wohlſtand. —

Da wir, wie aus dem Vorſtehenden hervorgeht, noch nicht im Stande ſind, etwas über die definitive Eiſenbahnlinie von Berlin bis Königsberg mitzutheilen, ſo wollen wir unter

b. Richtung der Bahn.

nachdem wir eine allgemeine Ueberſicht des Terrains zwiſchen der Oder, Weichſel und Königsberg gegeben haben, das Wichtigſte von den Anſichten hervorheben, welche ſich in öffentlichen Blättern und Broſchüren hierüber geäußert haben.

Sowie die öſtliche Eiſenbahn die Oder überſchreitet, tritt ſie, der Hauptrichtung auf Königsberg folgend, in ein Küſtenland, welches ſich in einer Erhebung von einigen hundert Fuß über den Meeresſpiegel, im Norden gegen die Oſtſee, im Süden gegen das Warthe-Gebiet, ſenkt. Dieſer Landrücken wird nur von der Weichſel, von Fordon bis Mewe, durchſpült. Auf dem Rücken dieſer Erhebung haben ſich, karakteriſtiſch für dieſelbe, eine Menge von Landſeen gebildet, deren Ausfluß nach Norden durch die Reihe der pommeriſchen Küſtenflüſſe, die parallel laufende, zum Theil ſehr tief eingeſchnittene Thäler bilden, vermittelt wird; während der nach Süden in vielen Flüßchen der Warthe und Netze ihre Gewäſſer zuführt. Die nördliche Abdachung dieſer Landeserhebung iſt durch Lehm- und Thongeſchiebe, welche ſich über und neben einander abgelagert haben, gebildet und wird, je näher der Küſte, je kulturfähiger. Dieſer Karakter bleibt der Gegend bis dahin, wo dieſer Landrücken weſtlich von Danzig, in den ſogenannten Karthäuſerbergen und deren Verzweigungen, unmittelbar an die Meeresküſte tritt. Mit der ſüdlichen Abdachung dieſer Erhebung verhält es ſich nicht ganz ſo; ſie ſteigt ſteiler und unmittelbarer gegen das Warthe-, beſonders aber gegen das Netzethal herab; und weil die Entwäſſerung im Verhältniß zu der Maſſe des herabfließenden Waſſers nur auf einer ſehr langen Linie, mit einem unbedeutenden Gefälle durch die Warthe und Netze, geſchehen kann, ſo mußte der überaus getränkte Boden dieſer beiden Flußthäler große Sumpfſtrecken bilden, die mit Hülfe künſtlicher Entwäſſerung zum großen Theil ſchon ergiebige Wieſen geworden ſind. Der eigentliche Kamm dieſer Landeserhöhung, von dem herab ſich nach Norden und Süden die feſteren Erdſchichten ſenkten und der dadurch gleichſam von der kulturfähigen Erde entblößt ward, iſt eine längsaus ſich hinziehende ſandige Hochebene, bedeckt mit unzähligen großen und kleinen Seen, deren Waſſerbecken der faſt unfruchtbaren Fläche einige Produktionsfähigkeit verleihen. Im Allgemeinen iſt dieſer Höhenkamm die Region der Nadelholzwälder, welche ſich auf ſeiner ganzen Länge in faſt ununterbrochener Folge ausdehnen. Auf der öſtlichen Weichſelſeite walten im Weſentlichen die nämlichen Bedingungen der Terrainbildung vor, wenigſtens bis zum Paſſarge- und Pregelgebiet, welches letztere insbeſondere eine weite Hochebene umfaßt,

deren Gewäſſer aus allen Richtungen wider einander fließen und daher eine Ablagerung der kulturfähigen Erde in einer Richtung unmöglich machen, woraus denn auch die große Bodenverſchiedenheit auf dieſer Ebene hervorgeht. Das Waſſergebiet der Paſſarge wird indeß nur zum Theil, das des Pregels aber faſt gar nicht durch die projektirte Eiſenbahnlinie berührt, wie dies die Lage Königsbergs zu dieſen Flußgebieten nothwendig bedingt.

Das Fluthbett der Weichſel iſt ſehr breit und von hohen Ufern eingeſchloſſen, die bald auf der rechten, bald auf der linken Seite ſich weit von dem eigentlichen Strombette entfernen, bald es in der Mitte laſſen. Im Durchſchnitt iſt das Weichſelthal über eine Meile breit, und es geht hieraus hervor, welche Schwierigkeiten ſich hier dem Uebergange einer Eiſenbahn entgegenſtellen. Oberhalb Montau, eine Meile unterhalb Mewe, an der ſogenannten Montauer Spitze, theilt ſich der Strom in zwei Arme und ſchließt das große Marienburger Werder ein.

Der ſich unter dem Namen Nogat abzweigende öſtliche Arm bildet mehr oder minder breite Niederungen, die ſich von Mewe ab meilenweit zu beiden Seiten der beiden Weichſelarme ausbreiten und ſo ein Delta von der höchſten Fruchtbarkeit, die berühmte Weichſelniederung, bilden. Von Mewe folgen auf der weſtlichen Seite die Thalränder dem Strome in geringer Entfernung und wenden ſich dem nordweſtlich gelegenen Karthäuſer-Höhenzuge zu, die weſtliche Grenze der Danziger Niederung bildend.

Die Nogat wendet ſich nach der Trennung von der Weichſel, welche ihrem nördlichen Laufe treu bleibt, in nordöſtlicher Richtung dem friſchen Haff zu. Gleichzeitig treten die Thalränder derſelben in einen weiter nordöſtlichen Bogen zurück, umſchließen das nicht unbeträchtliche Waſſerbecken des Drauenſees und erheben ſich anderthalb Meilen nordöſtlich von Elbing, in der Höhe von Trunz, auf nahe an 600 Fuß über den Meeresſpiegel, die ſteilen Ufer des friſchen Haffs bildend. Die Städte Danzig, Dirſchau, Mewe, Stuhm, Marienburg, Chriſtburg, Holland und Elbing liegen am Rande dieſes herrlichen Tieflandes, das an Fruchtbarkeit und ſolidem Wohlſtande ſeines Gleichen ſucht und ſich wie ein großer Garten zwiſchen den, 9 Meilen von einander entfernten, Städten Danzig und Elbing ausbreitet.

So weit die oberflächliche Darſtellung des Terrains, welches die öſtliche Eiſenbahn zu durchlaufen hat, und nun zu den Anſichten, welche ſich in Beziehung auf die Richtung derſelben erhoben haben.

Von allen hierüber laut gewordenen Stimmen wird unſtreitig der Weichſelübergang als das Schwierigſte des ganzen Unternehmens anerkannt und von ihm gewöhnlich die Richtung der übrigen Bahn abhängig gemacht. Ein ſolcher Uebergang iſt aber auch, abgeſehen von der Eiſenbahn, von der größten Wichtigkeit für das Land rechts der Weichſel, weil es oft wochenlang unmöglich iſt, ohne Lebensgefahr die Weichſel zu paſſiren, wenn ein früher Eisgang die ſchwächliche Thorner Brücke fortgeriſſen hat, oder dieſe, um größeren Schaden zu verhüten, in Zeiten abgetragen wird. Fünf Uebergangspunkte ſind überhaupt techniſch unterſucht worden:

1) der Uebergangspunkt bei Graudenz;
2) der Uebergangspunkt an der Montauer Spitze;
3) der Uebergangspunkt bei Fordon;
4) zwei Uebergangspunkte bei Thorn.

Die beiden erſten, als in den urſprünglich projektirten Bahnlinien gelegen; die drei letzten eventuell und in Folge der Ermittelungen, welche die außerordentlichen Terrainſchwierigkeiten der erſtern ergeben haben.

Als Haupterforderniſſe eines guten Ueberganges ſind folgende von den Technikern aufgeſtellt worden:

a. Das Stromthal muß möglichſt ſchmal, namentlich ohne Vorland, und ohne ſonſtige Anlagen ſein, welche leicht Eisſtopfungen herbeiführen, zumal die Anlage der Brücke dieſelben jedenfalls befördern; deshalb iſt es höchſt wünſchenswerth, daß oberhalb des Ueberganges keine oder nur wenig angebaute Niederung ſich vorfinde.
b. Das Flußbett der Weichſel enthält bekanntlich durchweg eine Sandſchicht; die Sicherheit des Bauwerks erheiſcht es, daß die Tiefe dieſer Sandſchicht bis zum ſoliden Lehmboden möglichſt gering ſei.
c. Die beiden Fluthufer müſſen in ihrer Höhe korreſpondiren und möglichſt geſund, namentlich ohne ſchluchtene Quellen oder Abriſſe und nicht der Gefahr ausgeſetzt ſein, vom Strome fortgeriſſen zu werden.
d. Der Strom muß endlich in der Brückenlinie eine gerade Richtung haben und in der Mitte des Weichſelthales liegen; ſehr wünſchenswerth iſt es, wenn in einiger Entfernung oberhalb eine Krümmung des Stromes die Gewalt deſſelben ermäßigt und eine permanente große Kämpe, welche großentheils oberhalb der Brücke gelegen ſein muß, nicht blos einen feſten Anhaltspunkt im Strome ſelbſt, ſondern zugleich ein natürliches Mittel darbietet, um das Brechen des Eiſes daran zu bewirken.

Dieſe Erforderniſſe ſind bei den beiden erſtgedachten Uebergangspunkten nicht vorhanden. Die Brücke bei Graudenz müßte wegen des breiten Vorlandes auf dem linken Weichſelufer eine Länge von 1140 Ruthen oder $\frac{5}{8}$ Meilen erhalten. Die Sandſchicht im Weichſelbette hat daſelbſt die bedeutende Tiefe von 40 bis 50 Fuß, und das rechte Ufer, welches ganz quellhaltig, eine Höhe von 175 Fuß hat, und fortdauernden Abſpülungen ausgeſetzt iſt, würde ſehr koſtſpielige Uferbauten erfordern. Für dieſen Uebergang ſpricht aber der Umſtand, daß eben bei dem gänzlichen Mangel einer in allen Jahreszeiten zuverläſſigen Weichſelbrücke eine ſolche in militäriſcher Beziehung eine ſo hohe Bedeutung gewinnt, daß es jedenfalls wünſchenswerth ſein möchte, dieſelbe, um ihren Beſitz zu ſichern und ein ſo koſtbares Werk in den Wechſelfällen des Krieges weniger der Zerſtörung auszuſetzen, unter dem Schutze von Befeſtigungen anzulegen, was bei Graudenz am leichteſten zu bewirken ſein möchte.

Dieſe Gründe fallen für den Uebergang an der Montauer Spitze fort, der dem Graudenzer an baulichen Schwierigkeiten nicht nachſteht; es dürfte jedoch für die Ausführung deſſelben anzuführen ſein, daß eine etwas mehr abwärts gelegene Ueberſchreitung des Stromes einer größern Anzahl von Bewohnern

in die Nähe gerückt werde, indem die Gegenden an der untern Weichſel viel ſtärker bevölkert und reicher ſind, als an dem oberen Theile des Stromes.

Der Uebergangspunkt oberhalb Fordon, welcher für zweckmäßig erachtet worden, iſt 280 Ruthen unterhalb der Einmündung der Brahe belegen. Die ganze Breite des Flußthales beträgt nur 440 Ruthen, die des eigentlichen Weichſelſtromes, in welchem eine 78 Ruthen breite Kämpe belegen iſt, nur 170 Ruthen, ſo daß mit Rückſicht auf die zweifelsfrei zuläſſige Ueberdammung eines Theils des Flußthales eine Brückenweite von 285 Ruthen vollkommen genügt. Die Tiefe des Schwemmſandes beträgt hier höchſtens 18—20 Fuß und die Fluthufer erheben ſich hier nur in mäßiger Höhe.

Noch vortheilhafter ſind die beiden Uebergänge bei Thorn, beide oberhalb der dort bekanntlich ſeit Jahrhunderten bereits beſtehenden Pfahlbrücke, der eine das rechte Ufer zwiſchen den Feſtungswerken der Stadt und dem Jakobs-Fort erſteigend und dann zwiſchen den Außenwerken die weitere Richtung verfolgend, der andere, unweit der Brücke, unmittelbar durch die Stadt, in den Schießgraben eintretend und zwiſchen den Baſtionen 5 und 6 hinausgehend, ohne auf lokale Schwierigkeiten zu ſtoßen. Die Breite des Stromes iſt gering und wird durch die Länge der Pfahlbrücke beſtimmt, welche nur 2285 Fuß beträgt. Faſt in der Mitte befindet ſich eine Kämpe, welche die Brücke in zwei Hälften theilt. Die linke Hälfte des Stromes iſt der gänzlichen Verſandung nahe und geſtattet eine Ueberdammung, an welcher Fluththore oder ſonſtige Durchläſſe überflüſſiger Waſſermaſſen angebracht werden können. Hierdurch würde es möglich, die Brückenöffnung auf die außerordentlich geringe Breite der rechten Stromhälfte von 1305 Fuß einzuſchränken. Das Flußbett bietet alle Vorzüge dar; die Sandſchicht auf demſelben beträgt nur wenige Fuß, worauf ein ſolider Lehm folgt, welcher die Feſtigkeit der gegenwärtigen Pfahlbrücke bedingt. Von einer Gefahr durch Beförderung von Eisſtopfungen kann nicht die Rede ſein, da es oberhalb keine Niederungen giebt. Das Ueberwiegende dieſer techniſchen Gründe ſpricht alſo für dieſen Uebergang, wozu noch der militäriſche Grund, der Schutz deſſelben durch die Feſtungswerke, tritt.

Es wird hiergegen jedoch eingewendet, daß dem Koſtenpunkte allein die Beſtimmung des Weichſelüberganges nicht überlaſſen bleiben darf, weil eine Weichſelbrücke eben ſo wenig wie jede andere dort aufgeführt wird, wo ſie am wohlfeilſten iſt, ſondern da, wo ſie das Bedürfniß befriedigt. Dies würde weder bei Thorn noch bei Fordon geſchehen. Die Eiſenbahn von Königsberg bis dahin würde, in der Richtung über Preußiſch-Eylau, zwiſchen dieſer Stadt und der Weichſel ſehr ſchwieriges Terrain finden; ſie würde in ihrem ſüdlichen Theile der Grenze ſehr nahe kommen, und die Verbindung der nördlicheren gewerbthätigeren und produktiven Gegenden und Städte der Provinz unter ſich, mit Danzig und mit dem Weſten ganz außer Acht laſſen. Eine ſolche Linie würde bis zur Weichſel keinen Punkt berühren, wo ſie maſſenweiſe einen ſchon konzentrirten Verkehr aufnehmen, oder den man zur Bildung eines ſolchen für geeignet halten könnte. Sie würde endlich eine 25 oder doch 20 Meilen lange Zweigbahn nach Danzig nothwendig machen und

dadurch allein ſchon die Wohlfeilheit der Brücken an der oberen Weichſel doppelt aufwiegen.

Ein anderer Uebergang iſt, um die Stadt Elbing zu berühren, noch unterhalb der Montauer Spitze vorgeſchlagen, ſo daß dadurch zwei Uebergänge über die beiden Weichſelarme bei Dirſchau und Marienburg erforderlich würden und die Bahn nicht nur im großen und kleinen Marienburger Werder, ſondern auch in der Elbinger Niederung 3 Meilen weit in einem den Ueberſchwemmungen ausgeſetzten Terrain, wegen der hohen Waſſerſtände, fortwährend auf einem Damme fortgeführt werden müßte. Die Koſten dürften ſich deshalb ſehr ſteigern und dadurch der Vortheil, daß er Danzig und der größtmöglichen Anzahl von Bewohnern auf beiden Ufern der Weichſel noch näher gerückt wäre, als der an der Montauer Spitze befindliche Uebergang, vollkommen aufgewogen werden.

Wo daher die Ueberſchreitung der Weichſel Statt finden wird, das wollen wir höherer Entſcheidung anheimſtellen, und jetzt nur noch zum Schluſſe etwas über die verſchiedenen Anſichten hinſichtlich der Richtungslinien der Bahn anführen.

Zuvörderſt nahmen 3 Richtungen die öffentliche Meinung in Anſpruch, und zwar:

1) von Stettin über Stargard, Tempelburg und Konitz nach dem zu beſtimmenden Weichſelübergange;
2) von Stettin über Stargard, längs der Grenze der Neumark auf Ruſchendorf, Schneidemühl, Bromberg (mit einer Abzweigung auf Thorn) und dann längs des linken Weichſelufers nach dem zu beſtimmenden Uebergangspunkte;
3) von Frankfurt ab bei Küſtrin über die Oder, dann über Landsberg, in der Richtung des Laufes der Warthe und Netze, nach Schneidemühl und von dort wie Nr. 2.

Von einer Seite wurde für und gegen dieſe Linien Folgendes angeführt:

Die Linie unter 1 wäre, ungeachtet ihrer ziemlich geraden Richtung von Stettin auf die Weichſel, dennoch kaum geeignet, einer ernſtlichen Erörterung unterworfen zu werden, da dieſelbe in ihrem ganzen Laufe von der Oder bis zum Uebergange über die Weichſel, von Städten irgend einiger Bedeutung allein die im Grunde doch auch nur einen beſchränkten Verkehr darbietenden Orte Stargard und Konitz berührte und daneben von Stargard ab im Allgemeinen die unfruchtbarſten und wenig bevölkertſten Gegenden der Monarchie durchzöge — mit einem Worte, ſtatt, wie Eiſenbahnanlagen es ſonſt zu thun pflegen, die handels- und verkehrsreicheren Gegenden aufzuſuchen, ſelbige vielmehr, wie abſichtlich, zu umgehen ſchiene. Höchſt unvollſtändig würde ſie ferner den militäriſchen Anforderungen entſprechen, die, wenn ſelbige auch, im Allgemeinen, auf dieſer Grenze der Monarchie weniger als auf der Weſtgrenze in Betracht kommen, doch wiederum bei dem zwiſchen Oder und Weichſel laufenden Theile der Berlin-Königsberger Bahn ein beſonderes Gewicht dadurch gewännen, daß dieſe letztere hier die einzigen geſicherten militäriſchen Eiſenbahnverbindungen gewährte, indem die auf Poſen zu erbauenden beiden

48*

Anſchlußlinien, bei deren faſt parallelen Richtung mit einer nahen und ganz offenen Grenze, wohl jeder weſentlichen militäriſchen Bedeutung entbehren dürften. Selbſt der Vorzug einer minderen Ausdehnung, den die Stettin-Tempelburg-Konitzer Linie darböte, dürfte durch die auf derſelben obwaltenden Terrain-Verhältniſſe und durch die demzufolge geſteigerten Bau- und Betriebskoſten völlig aufgehoben werden, indem ein bloßer Blick auf die Karte zu beweiſen genügte, wie ſehr dieſe Linie, die von Stargard ab faſt alle hier vorkommenden Waſſerläufe in der transverſalen Richtung zu überſchreiten hätte, in Terrain-Hinſicht den faſt ausſchließlich den Richtungen von Flußthälern folgenden konkurrirenden Linien nachſtände. Nicht minder ungünſtig ſtellte ſich endlich jene Linie in Betreff der künftig zu bewerkſtelligenden Seitenanſchlüſſe dar; wie denn namentlich der von Poſen aus beſtimmte nur vermittelſt eines ſehr weiten Weges Statt haben könnte.

Unter dieſen Umſtänden ſchiene demnach nur weſentlich die Ermittelung des komparativen Werths der beiden Linien unter 2 und 3 oder, genauer geſprochen, der Richtungen von Stettin und von Frankfurt nach Schneidemühl, wo der Lauf beider Bahnprojekte ſich vereinigte, in Betracht zu kommen. Bei dieſer Vergleichung fände ſich nun zuvörderſt, daß der Weg von Berlin über Stettin nach Schneidemühl eine Mehrentfernung von 4 Meilen als eben dahin über Frankfurt und Küſtrin darböte. Dagegen würde die neu zu erbauende Bahnſtrecke von Stettin ab wiederum 4 Meilen weniger als von Frankfurt ab betragen. Auf der einen Richtung würden alſo, wenn die Terrain-Verhältniſſe als ſich auf beiden Linien völlig aufwiegend angenommen würden, die Betriebs- und folglich die Frachtkoſten, auf der anderen wiederum die Baukoſten, und zwar in dem gleichen Verhältniſſe von 4 Meilen, ſich höher ſtellen. Die Bahnlinie von Frankfurt ab folge aber bis Schneidemühl ununterbrochen der Richtung bedeutender Flußthäler, während von Stettin nach Schneidemühl die Linie die Waſſerſcheide zwiſchen Oder und Netze zu überſchreiten hätte. Wenn man daher, in Ermangelung vorliegender detaillirter Bauanſchläge, annähme, daß beide Linien in finanzieller Hinſicht ſich aufwiegen, ſo würde damit keine, die Intereſſen der Stettiner Linie gerade benachtheiligende Vorausſetzung gemacht werden.

Bei Abwägung der kommerziellen Beziehungen beider Linien ſchienen aber folgende Vortheile vorzugsweiſe in die Wagſchale der Frankfurt-Küſtriner zu fallen. Frankfurt iſt Meßplatz und der Mittelpunkt des Binnenhandels für die Warthe-, Netze- und einen Theil der Weichſelgegenden, und daher dürfte die Eiſenbahnverbindung mit dieſer Stadt für jene Gegenden unbedingt wichtiger als diejenige mit Stettin ſein, mit welchem letzteren Platze ſie bisher nur einen ſehr beſchränkten Verkehr hatten. Wäre der Punkt für den Anſchluß der Stadt Poſen noch nicht feſtgeſtellt, ſo böte, auf der Frankfurt-Schneidemühler Linie, Drieſen einen ſolchen dar, der Poſen, vermittelſt des Baues einer verhältnißmäßig kurzen Bahnſtrecke, mit Frankfurt und Berlin in eine nähere Eiſenbahnverbindung als auf dem Wege über Glogau brächte, und zugleich eine ſolche zwiſchen Poſen und Bromberg, auf einem nicht übermäßigen Umwege, herſtellte. Ferner berührte die Frankfurt-Schneidemühler

Richtung ununterbrochen bis Schneidemühl die zwiſchen dem Herzen und dem Nordoſten der Monarchie beſtehende große centrale Waſſerverbindung; und da dieſe Waſſerverbindung bekanntlich nicht allein in Folge des Eiſes, ſondern auch des niedrigen Waſſerſtandes und der Unmöglichkeit, auf ſelbiger die Dampfkraft anzuwenden, leider ſehr ſchwierig und ungewiß bleibt, ſo dürfte eine kollaterale Eiſenbahn, die den vom Eiſe oder niedrigen Waſſer feſtgehaltenen Schiffsladungen ein ſtets bereites Weiterbeförderungsmittel darbiete, um ſo mehr erſt die eigentliche Ergänzung jener großen kommerziellen Pulsader bilden, als auf gewiſſen Strecken derſelben, wie z. B. zwiſchen Berlin und Küſtrin, die bleibenden Schwierigkeiten der Schifffahrt ſelbſt von der Art ſind, daß hier vielleicht zu allen Zeiten, für alle nicht ganz beſonders voluminöſe Gegenſtände, die Beförderung durch Eiſenbahn vorgezogen werden möchte. — Jedenfalls würde auch, über Frankfurt, das ganze preußiſche Bahngebiet eine weit direktere Verbindung mit Dresden und der großen öſterreichiſchen Vertebral-Eiſenbahnlinie erhalten, als dies über Stettin der Fall wäre. Ob dieſer Vortheil indeß, in Bezug auf die jenſeits des Poſenſchen Anſchlußpunktes gelegenen Gegenden, nicht durch die auf Glogau herzuſtellende Verbindung über Poſen aufgehoben werden dürfte, würde freilich von der noch nicht bekannten Verzweigung der ſchleſiſchen und ſächſiſchen Bahnen abhängen. — Endlich, wenn auch angenommen würde, daß, in kommerzieller Hinſicht, Küſtrin ſammt Drieſen durch Stargard, und die von der Frankfurter Bahn bis Schneidemühl berührten fruchtbaren Gegenden des Warthe- und Netzebruches im Allgemeinen durch das Land zwiſchen Stettin und Schneidemühl aufgewogen würden, ſo bliebe doch jedenfalls das handels- und gewerbsreiche Landsberg, ohne irgend ein Gegengewicht, in der Wageſchaale der Frankfurt-Schneidemühler Linie übrig; und dieſe in Folge ihrer bisherigen Lage an dem Knotenpunkte mehrerer nicht unwichtigen Verbindungen in raſchem Aufblühen begriffene Stadt dürfte wohl um ſo mehr eine Berückſichtigung verdienen, als, falls ſelbige ſelbſt von keiner Eiſenbahn berührt, dagegen aber von den von Stettin und Poſen auslaufenden Linien, in nicht allzu weiter Entfernung, wie umgeben würde, der raſche Rückſchritt ihres Wohlſtandes wohl unvermeidlich wäre. Allerdings müſſen Sonder-Intereſſen, und ganz beſonders, wo ſolche erſt zu erwerbende Vortheile im Auge haben, bei der Wahl der Richtung großer Eiſenbahnlinien unbedingt den höhern Rückſichten geopfert werden. Wo aber die Intereſſen der Geſammtheit bereits außer Frage ſtehen, dürfte bei Eiſenbahnanlagen, die allerdings in den gewerblichen Verhältniſſen ſtets einige Umwälzung hervorbringen, die Aufrechthaltung des vorhandenen gewerblichen Beſitzſtandes doch thunlichſt zu berückſichtigen ſein. Grundſatz, den bei Berathung der Bahnrichtung von der Oder nach Schneidemühl, außer Landsberg, auch noch die Städte Drieſen, Friedeberg (als in den nahen Bereich der Frankfurt-Schneidemühler Richtung fallend) und Küſtrin, die bisher im Beſitze des Tranſits von Bromberg über Schneidemühl nach Frankfurt und Berlin waren, zu ihren Gunſten anzuſprechen berechtigt ſein dürften.

In militäriſcher Beziehung dürfe man keineswegs verkennen, daß die Richtung von Stettin über Schneidemühl nach Bromberg weſentlichen Rück-

ſichten in einem Grade entſpräche, der ihr jedenfalls allein ſchon den Vorzug vor der Bahnlinie über Konitz zu ſichern genügte. Aber diejenigen militäriſchen Vortheile, welche die Richtung von Stettin über Schneidemühl nach Bromberg gewährte, fielen ſämmtlich, in ganz gleichem Maaße, der Frankfurt-Schneidemühl-Bromberger Linie zu, und dieſe letztere vereinigte damit noch andere, ſehr weſentliche und ihr eigenthümliche Vorzüge. Sie ſtellte z. B. die bei weitem nächſte militäriſche Eiſenbahnverbindung zwiſchen den Plätzen und Stellungen der Mittel- und Nieder-Weichſel und denjenigen der Mittel- und Ober-Oder, ſo wie Schleſiens überhaupt her, indem die über Poſen führenden Linien, aus oben angegebenen Gründen, ohne militäriſchen Werth ſein dürften. Jene Verbindung zwiſchen der Mittel- und Nieder-Weichſel mit der Mittel-Oder und Schleſien dürfte aber ſtrategiſch weit wichtiger als diejenige der Weichſel mit Stettin, Vorpommern und Mecklenburg ſein. Würde ferner Drieſen als Anknüpfungspunkt mit Poſen gewählt, ſo erhielte letzteres mit Küſtrin und Berlin eine zweite und, militäriſch, jedenfalls weſentlich geſichertere Eiſenbahnverbindung, als dies vermittelſt der Linie über Glogau der Fall wäre. Endlich dürfte es militäriſch nichts weniger als gleichgültig ſein, eine, die wichtige Barrière der Warthe- und Netze-Brücher, in deren ganzen Ausdehnung und auf der innern Seite, ganz unmittelbar berührende Eiſenbahn zu haben, die ſchließlich auch noch mit der Linie zuſammenfiele, auf welcher die zwiſchen Berlin und Thorn zu ſchiebenden Truppenmaſſen doch ſtets vorzugsweiſe gerichtet werden dürften.

Den mannigfachen und weſentlichen, ſowohl kommerziellen wie militäriſchen Vorzügen, die ſich ſo zu Gunſten der Frankfurt-Schneidemühler Bahnrichtung herauszuſtellen ſcheinen, dürfte von Seiten der Stettin-Schneidemühler Linie freilich entgegengeſtellt werden können, daß, im Falle der erſteren Bahnrichtung, Hinterpommern von einer direkten Berührung durch ſelbige ja ganz ausgeſchloſſen bliebe. Wenn nun aber die Frankfurt-Schneidemühler Richtung unbezweifelt mehr als jede andere die Mitte des hier in Betracht kommenden Abſchnittes der Monarchie hielte und überhaupt eine durchaus centrale wäre, ſo dürfte Hinterpommern es wohl mit Recht nur ſeiner excentriſchen topographiſchen Lage zuſchreiben können, wenn die große Vertebral-Eiſenbahnlinie der Monarchie, deren Richtung denn doch eine weſentlich centrale ſein und durch die allgemein kommerziellen und militäriſchen Rückſichten beſtimmt werden müßte, jene Provinz nicht unmittelbar durchſchnitte. Man dürfe aber dabei keinesweges die gewiß billigen Anſprüche Pommerns verkennen, zu deren Befriedigung ſich indeß wohl andere angemeſſene Begünſtigungen durch Anſchlüſſe, und namentlich auch vermittelſt Chauſſeen, auffinden laſſen dürften, welche letztere, bei dem jetzigen gewerblichen Zuſtande Hinterpommerns im Allgemeinen, deſſen weſentlichſten Bedürfniſſen vorerſt in den meiſten Fällen noch genügen zu können ſchienen.

Hiergegen aber wurde von anderer Seite eingewendet:

1) Die Richtung über Stargard, Tempelburg und Konitz auf Dirſchau und Mewe an der Montauer Spitze verdiene für Danzig und Königsberg den Vorzug, weil ſie die Verbindung zwiſchen dieſen Städten und

Berlin um 5 Meilen verkürze; auch für Hinterpommern ſei dieſe Bahn wichtiger. Dagegen wäre für Stettin die Linie auf Stargard, Ruſchendorf, Schneidemühl und Bromberg vielleicht wichtiger.

2) Sowohl die Linie von Stettin über Stargard und Tempelburg, als die von Stettin über Schneidemühl berührten keinesweges vorherrſchend unfruchtbare und des Verkehrs entbehrende Gegenden. Es habe ihnen bisher nur an zureichenden Kommunikationen gefehlt, um den Verkehr zu beleben. Stargard hielte Landsberg die Waage. Dramburg, Tempelburg, Konitz ſeien belebte Orte und die Landſchaften zum Theil recht fruchtbar.

3) Daß das Terrain in der Richtung von Stargard auf Konitz größere Schwierigkeiten darböte als das in der Richtung über Küſtrin und Schneidemühl müßte beſtritten werden. Nur in eigentlich gebirgigen Gegenden verdiene es den Vorzug, die Eiſenbahnen auf großen Strecken in Flußthälern zu führen; im Uebrigen dürften letztere eher zu vermeiden ſein, da ſie in der Regel ausgedehnte Dämme nothwendig machten, deren Anlage und Unterhaltung ſehr koſtſpielig ſei. Das Terrain ſei in der Richtung von Stargard auf Konitz keinesweges ſchwierig, wie durch Nivellements bereits dargethan wäre. Die Flüſſe, welche von der Waſſerſcheide zwiſchen Pommern und Weſtpreußen zur Oſtſee führen, könnten in jener Richtung zum Theil oberhalb ihrer Quellen umgangen werden.

4) In Beziehung auf die Entfernung ergebe es ſich, daß die von Mewe über Konitz und Stettin nach Berlin 63, über Schneidemühl und Küſtrin 64 Meilen ſei. Danzig und Königsberg würden alſo bei der Richtung über Stettin gewinnen.

5) Wird von Stettin aus weiter gebaut, ſo ſind nicht 4, ſondern 8 Meilen Eiſenbahn weniger zu errichten als beim Anſchluſſe an die Frankfurter Bahn.

6) In kommerzieller Hinſicht wäre es nicht begründet, daß Frankfurt einen ſtärkeren Verkehr mit den Warthe-, Netze- und Weichſelgegenden habe als Stettin. Umgekehrt ſei der Verkehr von Frankfurt unbedeutend im Vergleich mit dem, welchen Stettin mit dieſen Gegenden unterhalte, indem ſich hier der Verkehr eines Seehandelsplatzes darböte.

7) In militäriſcher Hinſicht verdiene eine Eiſenbahnverbindung über Stettin mit Danzig entſchieden den Vorzug. — Der Zweck einer ſolchen könne in dieſer Beziehung nur ſein: Truppen und Material aus dem Herzen des Reiches möglichſt raſch und ſicher nach Danzig und Königsberg zu führen. Um möglichſte Sicherheit der Verbindung zu erreichen, kommt es darauf an, daß die Eiſenbahn ſo weit als möglich von der Grenze entfernt ſei, damit nicht ein feindliches Streifkorps ſie zerſtören könne. Dies würde durch die Eiſenbahn über Stettin und Konitz erreicht, während ſie doch noch entfernt genug von der Küſte wäre, um auch von dieſer Seite nichts befürchten zu dürfen.

8) Die Gegend von Küſtrin und Landsberg in der Richtung nach Schnei-

wurde, und die Bahn dann am rechten Weſerufer über Holzhauſen und Neeſen durch die Porta Weſtphalica in die Nähe von Minden gelangte.

In Beziehung auf die Inundations-Verhältniſſe iſt zu bemerken, daß die Bahn in den Thälern der Werra und der Weſer über die höchſten bekannten Waſſerſtände gelegt iſt, was beträchtliche Erd- und Brückenbauten erfordern wird.

Die Bahnhöfe zu Gütersloh und zu Herford ſind in einem bedeutenderen Maaßſtabe projektirt als durch die Verhältniſſe dieſer beiden Städte bedingt ſein würde. Der Grund iſt, daß zwiſchen Gütersloh und Herford, wegen der hier Statt findenden ungünſtigen Steigungen, der Betrieb nach einem anderen Syſteme einzurichten ſein wird, als zwiſchen Herford und Minden auf einer Seite und zwiſchen Gütersloh und Deutz auf der anderen Seite Statt finden kann. Auch die Bahnhöfe zu Bielefeld und zu Minden ſind in den Ueberſchlägen mit beträchtlichen Summen aufgeführt; der erſtere, weil ſeine Anlage durch Terrain-Schwierigkeiten vertheuert, der zweite, weil er als End- und Grenzbahnhof wichtig ſein wird.

Die ganze Länge der Bahn über Hamm beträgt, nach dem Berichte von Hanſemann, mit zwei Zweigbahnen 38,33, ohne Zweigbahnen 37,74 Meilen.

c. Anlage-Kapital.

Nach dem Berichte des Herrn Hanſemann waren für die Duisburg-Hammer Linie veranſchlagt:

	mit zwei Zweigbahnen. Thaler.	ohne Zweigbahnen. Thaler.
1) Koſten der Grund-Entſchädigung	1,171022	1,150742
2) Koſten der Erdarbeiten, einſchließlich der Koſten zur Gewinnung und Ablagerung von Erdmaſſen . . .	2,803876	2,788146
3) Koſten der Böſchungen	253182	250949
4) Unterhaltung der Dämme und Böſchungen in den erſten zwei Jahren	392626	390289
5) Koſten der Einfriedigung der Bahn	178246	175508
6) Koſten der Wege-Uebergänge und Brücken über Bäche und Gräben	721322	714031
7) Koſten der großen Brücken	1,424500	1,424500
8) Koſten des Oberbaues für ein Geleis	3,038880	2,994105
9) Koſten der Wärterhäuſer inkl. der Grund-Erwerbung	324000	321000
10) Koſten der Bahnhöfe und Halteſtellen inkl. der Grund-Erwerbung	2,276000	2,186000
11) Koſten der Coaksöfen inkl. der Grund-Erwerbung	153000	153000
12) Koſten der Signale und der Abtheilungszeichen für die Längen- und Gefälle-Veränderungen	29576	29087
13) Koſten der verſchiedenartigen Arbeiten, die nicht in die vorhergehenden Poſitionen aufgenommen werden konnten	535410	494518
Latus .	13,301640	13,071875

punkte wird weder die Eiſenbahn für den Verkehr der Städte beſonders nütz- lich, noch die Einnahme der Bahn auf dieſem Verkehre von Belang ſein. — Von anderer Seite iſt vorgeſchlagen worden, die preußiſche Bahn von Frank- furt a. d. O. über Poſen und Bromberg nach Oſtrometzko oder von Poſen über Inowrazlaw nach Thorn an der Weichſel und hier über den Fluß zu führen. Eine ſolche Hauptbahn, die durch eine 20 — 25 Meilen lange Zweig- bahn mit Danzig verbunden werden müßte, würde nicht nur für Danzig die Verbindung mit Berlin und Königsberg bedeutend verlängern, ſondern die mit den übrigen bedeutenden Städten rechts der Weichſel und mit Stettin ganz außer Acht laſſen. Sie würde ferner zwiſchen Königsberg und der Weich- ſel gar keinen Ort von Belang, ein ſehr ſchwieriges Terrain und zum Theil der Grenze ganz nahe liegende Landſchaften durchziehen. Da dieſe Richtung demnach ſo entſchieden die Intereſſen von Oſtpreußen verletzt, ohne dem Gan- zen zu nutzen, ſo nehmen wir keinen Anſtand, ſie gänzlich zu verwerfen.

Unſerer Anſicht nach müßte dagegen die Bahnrichtung zwiſchen den vor- läufigen Hauptpunkten Königsberg und Berlin, ſo weit dies zuläſſig iſt, die gerade Linie halten. Eine ſolche Richtung reduzirt zunächſt, durch Abkürzung des Weges, Zeit und Koſten der Reiſen und Transporte, beſonders aus den entfernteſten, mithin den dieſer Verbindung am meiſten bedürftigen Gegen- den. Sie durchſchneidet ferner das Land zwiſchen Oder und Weichſel, der See und der Grenze etwa in der Mitte, und es können ſich an dieſelbe aus allen Richtungen gleichmäßig Straßen, dereinſt vielleicht auch Eiſenbahnen, an- ſchließen, während dieſer Vortheil in den beiden vorbeſprochenen extremen Richtungen nur immer einem Theile des Landes, entweder dem zunächſt der See oder dem an der Grenze belegenen, zu Gute kommen kann.

Ehe wir nun auf die uns als vortheilhafteſt erſcheinende Richtung von Königsberg rückwärts auf Berlin eingehen, wird es nothwendig ſein, den günſtigſten Uebergangspunkt über die Weichſel aufzuſuchen, da dieſer auf die Richtung der übrigen Bahn von weſentlichem Einfluſſe iſt.

Für die Benutzung des geſammten Landes würde eine ſolide Brücke ſich am geeignetſten halbweges zwiſchen Thorn und Danzig, das iſt etwa bei Ma- rienwerder, befinden, wo auch die alte Poſtſtraße die Weichſel paſſirte. Da die Gegenden an der untern Weichſel aber ſtärker bevölkert und reicher ſind, und die Landesgrenze von Thorn ab der Weichſel noch eine Zeit lang nahe bleibt, ſo würde ein etwas mehr abwärts gelegener Uebergang über den Strom einer größeren Anzahl von Bewohnern in die Nähe gerückt werden. Es bleibt uns dabei nur die Wahl des Uebergangs bei der montauer Spitze übrig. Er liegt unfern der Mitte der preußiſchen Weichſel, und iſt der größtmöglichen Anzahl von Bewohnern auf beiden Ufern der Weichſel näher gebracht. Um die montauer Spitze von Königsberg aus gegen Berlin zu erreichen, wird die Bahn bis gegen Braunsberg hin in der Nähe des Haffs bleiben müſſen, um das höhere, landeinwärts gelegene Terrain zu vermeiden, wenngleich zwiſchen dem Friſching und dem Garft einige Schwierigkeiten zu überwinden ſein dürf- ten. Die Bahn wird nun am vortheilhafteſten von Braunsberg über Mühl- hauſen und Marienburg bis zur montauer Spitze geführt werden. Sie bleibt

miniſteriellen Feſtſetzung, und ſind auf dieſer Strecke die Ingenieurs noch immer mit vergleichenden Vorarbeiten beſchäftigt, welche bei Auswahl der Bahnlinie zwiſchen Dortmund und Lippſtadt durch die Höchſte Behörde zur Beurtheilung gezogen werden ſollen. Die von Sr. Majeſtät dem Könige ausgegangene Beſtimmung, daß Hamm von der Bahnlinie berührt werden ſoll, hat die Nothwendigkeit neuer, mit Zeit- und Koſtenaufwand verbundener Ermittelungen nöthig gemacht, indem durch jene Beſtimmung die Zweckmäßigkeit der Berührung von Unna und Soeſt in Zweifel geſtellt, und die früher nicht bearbeiteten Linien von Dortmund über Camen nach Hamm und von Hamm über Soeſt nach Lippſtadt, neben der direkten Linie von Dortmund über Camen, Hamm, Oelde, Gütersloh nach Bielefeld, in Konkurrenz getreten ſind.

Speziell genehmigt iſt erſt die Bahnlinie von Deutz bis zur Grenze des Regierungsbezirks Köln und von Minden bis zum Weſer-Uebergange bei Rheme. In der Abtheilung zwiſchen Deutz und der Grenze des Regierungsbezirks Köln ſind bereits die Verſuche zur Erwerbung des Grundeigenthums im Wege der Vereinbarung, jedoch — mit einer Ausnahme — ohne Erfolg gemacht, und das Expropriations-Verfahren ſo weit geführt, daß wir täglich das beſitzeinweiſende Urtheil erwarten. Die Erdarbeiten ſind bereits verdungen, eben ſo die Brückenarbeiten am Faulbach und Strunderbach ins Werk geſetzt, reſp. die dazu erforderlichen Materialien beſchafft, ſo daß die Bahnarbeiten auf dieſer Strecke als unmittelbar in Betrieb kommend angeſehen werden können. Zu bemerken iſt, daß die Bahnhofsanlage in Deutz und der Angriff der Arbeiten im Feſtungsrayon noch von dem Eingange der Allerhöchſten Orts zu ertheilenden Erlaubniß zum Durchbruch der Feſtungswerke abhängig bleibt, und bis zum Einlangen derſelben jede Arbeit dort ausgeſetzt bleiben muß, wie wünſchenswerth es auch ſein mag, die dortigen nicht unbedeutenden Arbeiten ohne Verzug angreifen zu können. — Das im Austauſch gegen den jetzigen Dragoner-Exerzierplatz der Militär-Behörde zu überweiſende, auch für zweckmäßig erkannte Feld von circa 20 Morgen Umfang iſt bereits acquirirt.

Zwiſchen Minden und dem Weſer-Uebergange haben die Arbeiten ſchwunghaft begonnen; das Expropriations-Geſchäft nimmt dort unter den Bemühungen unſeres Kommiſſars, des Herrn Regierungs-Aſſeſſors Liebrecht, ſeinen geregelten Fortgang, und durch den Beſitz der bereits angelieferten Schwellen und eines, wenngleich geringen Quantums von Schienen, welche wir zu mäßigen Preiſen von der Rhein-Weſer Eiſenbahn-Geſellſchaft erworben haben, ſo wie durch den Erwerb von Steinbrüchen in der Porta, ſind wir in die Lage gekommen, zugleich für die Weſerbrücke das erforderliche Steinmaterial zu gewinnen, und den zum Transport deſſelben bis zur Brückenbauſtelle dienenden Bahndamm in Ausführung nehmen zu können.

Mit dem Brückenbau ſelbſt iſt durch Ausgrabungsarbeiten begonnen, und ſind in der Abtheilung VII bereits 12—1300 Menſchen in Arbeit. Wegen des Bahnhofes in Minden werden die Verhandlungen mit den verſchiedenen

und Filehne nach Poſen und von da nach Breslau mit Verzweigung nach Glogau, durch welche das Eiſenbahnbedürfniß rechts der Oder in ſeinen Hauptzügen noch auf lange hin befriedigt werden dürfte."

Hiermit wollen wir denn die in Hinſicht auf die Richtung der Bahn geäußerten Meinungen beſchließen und vom Staate hierüber ruhig die Entſcheidung erwarten, da er gewiß nach ſorgfältigen Unterſuchungen eine Wahl treffen wird, die ſo vollſtändig als möglich die Verbindung des Landes rechts der Weichſel mit den übrigen Provinzen des Staates zu bewirken im Stande iſt.

Die volle Erfüllung dieſer Wünſche ſchon für die nächſten Jahre zu hoffen, ſind wir weit entfernt; der Weg iſt zu weit und ein Jahrzehend erſcheint nicht zu lang, um auf eine Lokomotivfahrt bis zur öſtlichen Grenze hin zu warten, und ſelbſt wenn dieſes geſchehen ſoll, muß bald Hand ans Werk gelegt werden. Zwiſchen der Hauptſtadt und der Weichſel ſcheint dem nicht mehr viel entgegen zu ſtehen; auf dem rechten Weichſelufer wird aber füglich nicht eher etwas geſchehen können, als bis die Ausführbarkeit des gewählten Weichſelüberganges ganz außer Zweifel iſt. Dazu werden aber noch ſehr genaue techniſche Beobachtungen und Unterſuchungen erforderlich ſein, um bei einem Werke nichts zu übereilen, welches, im Kampfe mit einer rauhen Natur hergeſtellt, entweder den Ruhm ſeines Meiſters auf die ferne Nachwelt bringen, oder die Reihe verunglückter Verſuche im Großen vermehren wird.

25. Poſen-Glogauer Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Außer einem im Jahre 1834 beim Dorfe Luban unweit Poſen, zum Transporte von Ziegeln und Brennholz mit Pferden erbauten, etwa $\frac{1}{5}$ Meilen langen Schienenwege, welcher mit Einſchluß einiger Nachbeſſerungen 3680 Thlr. gekoſtet hat, beſitzt die Provinz Poſen keine Eiſenbahnen. Das Intereſſe der Provinz machte es aber wünſchenswerth, mit dem Eiſenbahnnetze in Verbindung zu kommen, welches die einzelnen Theile des preußiſchen Staates theils unter ſich, theils mit dem Auslande enger in Berührung bringen ſollte.

Schon im Jahre 1842 ging eine Deputation angeſehener Männer aus Poſen nach Berlin ab, um wo möglich die damals neu projektirte Eiſenbahn von Frankfurt a. d. Oder nach Breslau durch das Großherzogthum und über Poſen zu leiten, oder, wenn dieſes nicht zu erlangen ſein ſollte, die Einleitungen zum Bau einer Zweigbahn von Poſen über Glogau nach Sprottau, wo ſie in die Niederſchleſiſche Bahn einmünden würde, zu treffen. Es wurde zwar zugegeben, daß ein Schienenweg von Frankfurt a. d. Oder nach Breslau über Poſen um etwa acht bis neun Meilen länger ſein würde als in der projektirten Richtung durch Niederſchleſien, dagegen wurde aber behauptet, daß dieſer Uebelſtand durch die Vortheile, welche jene Bahn verſpräche, mehr als aufgehoben würde: denn 1) ſei das Terrain durch das Großherzogthum Poſen durchaus eben, trocken und daher möglichſt günſtig; 2) ſei daſſelbe um mehr als die Hälfte billiger als in Niederſchleſien; 3) ſei das

Holz um wenigſtens eben ſo viel wohlfeiler; 4) berühre die Bahn im Großherzogthum Poſen meiſtens fruchtbare, getreidereiche Gegenden und überdies die wichtige Stadt Poſen, wogegen der größere Theil Niederſchleſiens ſandig und arm an Produkten ſei, auch keine einzige beträchtliche Stadt enthalte, die für den Verkehr von Wichtigkeit werden könnte; endlich 5) ließe ſich mit Sicherheit darauf rechnen, daß bei dem großen Reichthume der Provinz und dem Enthuſiasmus ihrer Einſaſſen für alle neuen und großartigen Unternehmungen das zum Bau dieſes Schienenweges erforderliche Geld binnen kurzer Zeit herbeigeſchafft ſein werde.

Ungeachtet dieſer hervorgehobenen Gründe wurde aus mehrfachen anderen Intereſſen, wie wir unter Niederſchleſiſch-Märkiſche Eiſenbahn erwähnt haben, die Verbindungsbahn zwiſchen Frankfurt a. d. Oder und Breslau nicht über Poſen geführt, ſondern ihr die Richtung am linken Oderufer gegeben. Durch die im Oktober 1842 den Ständen eröffnete Denkſchrift wurde dagegen für Poſen eine Zweigbahn bei der großen Eiſenbahn von Berlin nach Königsberg beſtimmt, und ſo viel, wie ſich bis jetzt hierüber aus den veröffentlichten Nachrichten entnehmen läßt, ſo wird, wenn nicht etwa gar die Hauptbahn über Poſen ſelbſt geht, jedenfalls daſſelbe mit einer Zweigbahn betheiligt werden. Hierdurch wird alſo das eine Intereſſe Poſens, mit Berlin, Danzig u. ſ. w. in Verbindung zu kommen, befriedigt, und zwar, wie ſich vom Staate erwarten läßt, auf eine den allgemeinen Intereſſen förderlichſte Weiſe. Es bleibt deshalb nur noch übrig, die beiden Provinzen Schleſien und Poſen in nähere, gegenſeitig fördernde Berührung zu bringen, und ihre ſo mannigfachen, ſich gegenſeitig bedürfenden und ergänzenden perſönlichen Verhältniſſe und Handelsbeziehungen durch die Verkürzung des trennenden Raumes und den Vortheil der gewonnenen Zeit zu vermitteln.

Es bildete ſich zu dieſem Zwecke im Jahre 1843 ſowohl in Poſen als auch in Glogau ein beſonderes Komité, welche ſich beide dahin vereinigten, daß erſteres die Leitung des ganzen Geſchäfts dem letzteren ausſchließlich überließ und ſich nur eine Aktienbetheiligung von 900000 Thlr. für den Fall vorbehielt, daß dieſe Bahn die Allerhöchſte Genehmigung erhalte. Dies Komité dehnte ſpäter das beabſichtigte Unternehmen, Poſen mit Glogau zu verbinden, und ſo auf dieſe Weiſe mittelſt der Niederſchleſiſchen Zweigbahn mit dem großen Eiſenbahnnetz in Berührung zu kommen, auf eine Weiterführung von Poſen auf Danzig und Königsberg aus. Wir wollen jedoch dieſes Projekt, eben ſo die Lieblingsidee der Stadt Poſen, mit Frankfurt a. d. Oder in direkte Verbindung zu gelangen, unberückſichtigt laſſen, und uns nur mit dem Projekt, Poſen und Glogau mittelſt einer Eiſenbahn zu verbinden, beſchäftigen, da beide Unternehmungen, wie vorhin erwähnt, durch die Berlin-Königsberger Eiſenbahn jedenfalls erledigt werden.

Dieſes Unternehmen fand ſowohl in Schleſien als auch in Poſen die regſte Theilnahme, und bethätigte ſich durch die zahlreichen, den Bedarf mehr als zweifach überſteigenden Aktienzeichnungen, ſo daß unterm 17. Februar 1844 das Komité zu folgender Bekanntmachung an die Aktionäre veranlaßt wurde:

„Wir erlauben uns Ihnen bemerklich zu machen, daß auf Grund einer uns zu Theil gewordenen höheren Weiſung ein Verkauf von Zeichnungen zu dem gedachten Unternehmen vor der erfolgten Repartition, mit welcher zugleich Behufs der uns überlaſſenen Vorarbeiten und Behufs einer Sicherſtellung die erſte Partial-Zahlung verbunden ſein wird, nicht zuläſſig ſei, indem das Komité ſich das Recht vorbehält, jede Aktienzeichnung, die vor Ertheilung der Quittungsbogen ganz oder theilweiſe einem Anderen übertragen wird, für null und nichtig zu erklären."

Bis jetzt (Juni 1844) iſt zwar die Konzeſſion für das Unternehmen noch nicht ertheilt; dem Komité iſt jedoch nachſtehender Erlaß des Finanz-Miniſters mitgetheilt worden:

„In Beſcheidung auf die von den Herren Bevollmächtigten des engeren Ausſchuſſes des vorbereitenden Komités zu Eiſenbahn-Anlagen im Großherzogthum Poſen an mich gerichtete Vorſtellung vom 20. v. M. eröffne ich Ihnen, daß, da das Unternehmen einer Eiſenbahn-Anlage zwiſchen Poſen und Glogau noch nicht ſo weit vorbereitet iſt, um wegen deſſen Konzeſſionirung eine definitive Beſchlußnahme faſſen zu können, auch die nach §. 1 des Geſetzes vom 24. Mai d. J erforderliche Genehmigung zur Eröffnung und Annahme von Aktienzeichnungen auf dieſes Unternehmen für jetzt noch nicht ertheilt werden kann. Dagegen unterliegt es keinem Bedenken, daß mit den zur näheren Begründung des Antrags auf Konzeſſionirung des Unternehmens erforderlichen techniſchen Ermittelungen vorgegangen werde, wobei übrigens gleich anfangs auf eine Verbindung mit Breslau durch einen Anſchluß an die Märkiſch-Niederſchleſiſche Eiſenbahn Rückſicht zu nehmen ſein wird. Damit dieſe Ermittelungen, für welche es einer beſonderen Autoriſation nicht bedarf, ungeſtörten Fortgang nehmen können, habe ich den Herrn Ober-Präſidenten erſucht, die betreffenden Behörden anzuweiſen, in Fällen, wo die Terrain-Unterſuchungen auf Schwierigkeiten Seitens der Grundbeſitzer ſtoßen ſollten, zur Beſeitigung derſelben die geeignete Vermittelung eintreten zu laſſen.

Berlin, den 24. Juni 1844. Der Finanz-Miniſter.
(gez.) Flottwell."

Mit den Vorarbeiten wird nach Maaßgabe dieſes ſchriftlichen Beſcheides bereits vorgegangen; da es aber kaum möglich ſein wird, dieſelben noch im Laufe des Sommers 1844 zu beendigen, ſo wird mit dem Bau der Eiſenbahn ſelbſt vor Frühjahr 1845 nicht begonnen werden können. Nach ihrer Vollendung wird ſie die Lücke ausfüllen, die ſich ſonſt zwiſchen der Niederſchleſiſchen Zweigbahn und der Berlin-Königsberger Eiſenbahn, oder zwiſchen Oſtpreußen und Schleſien gebildet hätte.

Wie ſchon erwähnt, ſo ſind genaue Nivellements und Anſchläge noch nicht angefertigt worden; dagegen hat eine Unterſuchung des Terrains Statt gefunden, deren Reſultate in einem Programme veröffentlicht ſind, welchem wir das Folgende entnehmen.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Der vortheilhafteſte Bahnzug wird vom rechten Ufer der Oder bei Glogau in der Nähe des Brückenkopfes ausgehen, parallel mit der Chauſſee und

nördlich, alſo geſchützt von derſelben, in gerader Linie die Oderniederung durchſchneiden, um nahe Schlichtingsheim vorbei, in der Thalſenkung des Landgrabens aufwärts, die flachen Höhen ſüdlich von Frauſtadt zu erſteigen. Von hier wendet ſich die Linie, die flachen Scheidungshöhen ſchräge durchſetzend, zur Niederung des polniſchen Landgrabens, an deſſen rechtem Thalhange hin ſie aufwärts und das Dorf Laßwitz durchſchneidend, zwiſchen Schwetzkau und Liſſa hindurch, doch dieſer Stadt ſich bedeutend annähernd, über das Höhen-Plateau der Dörfer Deutſch-Wilke, Morke, Leipe nach dem Dorfe Zirpe führt, um ſich in das Thal des Zimmin-Fluſſes hinabzuſenken. Am rechten Ufer des Zimmin gelangt der Zug bei dem Dorfe Alt-Bojanowo in gleiche Höhe mit der Stadt Schmiegel, welche $\frac{3}{4}$ Stunden nördlich zur Seite bleibt, und verläßt deſſen Thal in der Biegung beim Dorfe Deutſch-Preſſe, um in der Richtung des Dorfes Rokoten in einem urſprünglichen Querthale die Niederung der Obra zu überſchreiten und jenſeits derſelben in der auch hier fortſetzenden, höchſt vortheilhaften Terrainform weiter bei Alt-Luboß (Anſchlußpunkt für Koſten) und Czempin vorüber, nach Moſzin ins Thal der Warthe hinabzuſteigen. Von Moſzin folgt die Bahn ohne Schwierigkeiten dem Fuße des linken Thalhanges der Warthe in waſſerfreier Höhe, und es ſteht ganz frei, dieſelbe unter Luban in dem Seitenthale aufwärts, Gurzin vorbei, nach St. Martin, oder am Thalhange fort, nach der Unter-Wilde in der Nähe des Breslauer Thores von Poſen zu führen.

Der gewählte Bahnzug iſt baulich als höchſt günſtig zu bezeichnen, da in ſeiner ganzen nicht unbedeutenden Länge nur eine Thalüberſchreitung, die der Obra, und nur bei Ulbersdorf ein größerer Durchſtich vorkommt, letzteres beſonders dann, wenn die Bahn auf der Strecke von Deutſch-Wilke bis Zirpe dem Terrain folgend geführt wird.

Die Bahnlänge ergiebt ſich, von Glogau an gerechnet, wie nachſtehend:

Von Glogau nach	Schlichtingsheim . . .	3000 Ruthen
„ „ „	Frauſtadt	3000 „
„ „ „	Liſſa, Schwetzkau . .	3500 „
„ „ „	Alt-Bojanowo (gleiche Höhe mit Schmiegel)	4500 „
„ „ „	Alt-Luboſz (gleiche Höhe mit Koſten)	3500 „
„ „ „	Czempin	2500 „
„ „ „	Moſzin	3200 „
„ „ „	Poſen	4800 „
		28000 Ruthen
		= 14 deutſche Meilen.

Bahnhöfe wird die Linie bei Glogau, Frauſtadt, Liſſa, Koſten, Moſzin, Poſen, und Anhaltepunkte, ſo weit ſich dies jetzt ſchon überſehen läßt, bei Schlichtingsheim, Schmiegel, Czempin und bei dem Dorfe Leczic erhalten.

c. Anlage-Kapital.

Nach einem Ueberſchlage, der ſich auf die günſtigen Verhältniſſe der Bahn gründet, iſt das Baukapital auf die Summe von 2,400000 Thlr., alſo durchſchnittlich pro Meile etwa auf 171430 Thlr. veranſchlagt, und es wird nicht gefürchtet, daß dieſe Annahme bei der Spezial-Veranſchlagung eine erhebliche Steigerung erfahren werde.

d. Steigungsverhältniſſe.

Obwohl für die bezeichnete Bahnlinie keine Nivellements vorliegen, ſo lehrt doch der einfache Anblick der zu durchbahnenden Terrainſtrecke, daß auf dieſen, Meilen lang geſtreckten ſanften Hängen, auf dieſen wenig erhobenen, breiten und flachen Plateaus, bis weit hinter Liſſa kein irgend erhebliches Steigungsverhältniß vorkommen kann, und wo man dieſe Gegend verläßt, hilft jene wunderliche Thalbildung der polniſchen Ebenen weiter, die über das Syſtem der jetzigen Waſſerläufe eine Reihe von Oſt nach Weſt geſtreckter Thalfurchen kreuzte, deren eine die Bahn von Polniſch-Preſſe an benutzt, um das Thal der Warthe bei Moſzin zu erreichen. Von hier an können die Steigungsverhältniſſe keiner weiteren Frage unterworfen ſein.

e. Bahnbau.

Die Bahn erhält ein Geleiſe mit den erforderlichen Doppelſtrecken, was für die erſten Jahre des Betriebes genügen wird. Die Terrain-Erwerbung ſoll jedoch in der Breite eines Doppelgeleiſes geſchehen, da bei den geſicherten billigen Preiſen des Bodens im Großherzogthum dieſe Maaßregel keine Veranlaſſung zur Steigerung des Anlage-Kapitals werden kann.

Beim Oberbau ſollen Vignoles- oder T Schienen, nach dem belgiſchen Syſteme, auf 8 Fuß langen, eichenen Querſchwellen verlegt werden, und wird bei den nur vorkommenden flachen Steigungen, welche leichtere Lokomotive zulaſſen, vollkommen genügen, für den laufenden Fuß derſelben ein Gewicht von 16—18 Pfund in Anſatz zu bringen.

f. Sonſtige Verhältniſſe.

Zur Erſparung der Zinſen während der Bauzeit ſoll der Bau des Unternehmens, ſo weit dieſes ohne nachtheilige Uebereilung zuläſſig iſt, beſchleunigt werden, damit er ſpäteſtens nach Anfang des Baues in 2 Jahren beendigt iſt.

Die Bahn ſoll mit Dampfwagen, welche mit Holz heizen, befahren werden, und da die Geſchwindigkeit der Perſonenzüge auf 10 Minuten pro Meile angenommen iſt, ſo wird der Weg von Poſen nach Glogau nicht volle 3 Stunden erfordern.

Die Perſonenzüge ſollen vorläufig zwei Mal des Tages, früh und Nachmittags, von Glogau und Poſen abgehen, ſich in Liſſa erwarten und gegenſeitig kreuzen, ſo daß nie ein gefährliches Zuſammentreffen zu befürchten ſteht. Obwohl Liſſa nicht genau der halbe Weg der Bahn iſt, ſo iſt doch dieſer Kreuzungspunkt einmal der Bedeutung dieſer Stadt wegen und dann auch

deshalb gewählt worden, weil der Bahnhof bei Glogau entfernt der Stadt liegt und zur Bequemlichkeit der Paſſagiere hier ein etwas ſpäterer Abgang als in Poſen, beſonders des Morgens, wünſchenswerth bleibt. Die Frachtzüge werden der Mitte des Tages zugewieſen und vorläufig den Perſonenzügen angehangen ſein.

26. Weſer-Rhein Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Die erſte (anſcheinend nicht veröffentlichte) Idee zur Verbindung der Weſer mit dem Rheine durch einen Schienenweg haben wir in den Verhandlungen gefunden, welche im Jahre 1829 über die zweckmäßigſten Mittel, den Seehafen Bremen mit der preußiſchen Rheinprovinz in beſſere Verbindung zu ſetzen, Statt gefunden haben. — Dazu wurden namentlich zwei Vorſchläge gemacht:

1) eine möglichſt vervollkommnete Dampfſchiff-Verbindung zwiſchen Bremen und Minden, und von da eine Eiſenbahn nach Köln;
2) eine Eiſenbahn von Bremen über Osnabrück, Münſter nach Weſel.

Obgleich die Projekte nicht verfolgt wurden, ſah man doch, während mit der Niederländiſchen Regierung über die Freigebung des Rheins noch erfolglos unterhandelt wurde, nach Mitteln ſich um, den preußiſchen weſtlichen Provinzen einen Erſatzweg bis an die Nordſee zu verſchaffen.

Kanäle und Eiſenbahnen, zur Weſer und Ems reichend, kamen in Vorſchlag und wurden erwogen, bis endlich die Rheinſchifffahrts-Konvention vom 31. März 1831 der Verlegenheit abhalf. — Jene Bauprojekte geriethen dann in Vergeſſenheit, das Eine ausgenommen, welches hier näher beleuchtet werden ſoll: die Eiſenbahn zur Verbindung des Rheins und der Weſer. — Anfänglich glaubte man, an einem Schienenwege von der Weſer zur Lippe genug zu haben. — Dieſe Anlage wurde von dem dritten weſtphäliſchen Landtage bevorwortet und in dem Landtags-Abſchiede vom 22. Juli 1832 gebilligt, unter der Verheißung, ſie durch Uebernahme von Aktien zu unterſtützen. Bei näherer Erwägung hielt man indeß die Mitbenutzung der Lippe für unzweckmäßig und kehrte zu der Idee des verſtorbenen Staats-Miniſters von Motz zurück, welcher eine von der Weſer bis Köln reichende Eiſenbahn empfohlen hatte.

Dieſen größeren Plan brachte das Komité zu Minden am Ende des Jahres 1832 öffentlich in Anregung. — (Mittheilungen über die Anlage einer Eiſenbahn zur Verbindung des Rheins und der Weſer. Minden, bei Eßmann.) Er fand allgemeinen Anklang, und in Bremen, Soeſt, Werl, Hoerde, Enneperſtraße, Elberfeld, Solingen und Köln traten Komités zuſammen, ſämmtlich in Uebereinſtimmung zu wirken entſchloſſen. Herr Friedrich Harkort zu Wetter entwickelte den Entwurf näher. (Die Eiſenbahn von Minden nach Köln, von Friedrich Harkort. 1833.) Auch in Düſſeldorf entſtand ein Komité, urſprünglich in der Abſicht, den Bau einer Zweigbahn von dort bis in die große

Bahn zu veranlaſſen. So wäre der Rhein auf zwei Punkten erreicht worden, bei Köln und bei Düſſeldorf. —

Als demnächſt der niederländiſche Obriſt-Lieutenant Bake für die Anlage einer Eiſenbahn von Amſterdam bis Köln konzeſſionirt und die Ausführung dieſes Werkes erwartet wurde, ſchien es hinreichend, für die Rhein-Weſer Bahn allein den kürzeren Weg auf Düſſeldorf im Auge zu halten, indem dann die Verbindung mit Köln durch die holländiſche Bahn gewonnen wäre. —

Während der Zögerungen, welche die vielſeitige Erörterung des Plans veranlaßte, trat an einigen Orten die Idee hervor, ihn ſtückweiſe zur Ausführung zu bringen, und es entſtanden in Düſſeldorf und Elberfeld zwei Aktien-Vereine, welche die Bahnſtrecke von Düſſeldorf bis Elberfeld und von Elberfeld bis Witten, als zwei beſondere Unternehmungen, zu erbauen ſich vorſetzten. — Erfolgte dieſes, ſo würden für das Unternehmen die Kräfte zerſplittert, auf Lokalintereſſen hingewieſen und das Ganze aufs Ungewiſſe hinausgeſchoben ſein. — Das Komité zu Minden glaubte daher, im allgemeinen Intereſſe den urſprünglichen Plan feſthalten zu müſſen. — Es erbat und empfing die Genehmigung zur Bildung einer Geſellſchaft für die Rhein-Weſer Bahn mit einem Aktienfonds von 4 Millionen Thaler. —

Unter dem 18. Juni 1836 erſchien der von dieſem Komité ausgearbeitete Proſpekt, mit einer Denkſchrift, welche die Reſultate jahrelang geſammelter Ermittelungen der Ertragsfähigkeit dieſer Unternehmung darlegte, über die der Bahn zu gebende Richtung ſich ausſprach und den Koſtenanſchlag rechtfertigte. — Als nächſter Zweck war eine Bahn von Minden nach Elberfeld bezeichnet, das Betriebskapital zu 3,800000 Thlr. berechnet und der Vorſchlag gemacht, daſſelbe durch 19000 Aktien à 200 Thlr. aufzubringen. Es war auf die Fortſetzung der Bahn bis Köln hingedeutet und bemerkt, daß die Verbindung mit dem Rheine zugeſichert ſei. Der Beſchluß hierüber war einer General-Verſammlung vorbehalten und der Bekanntmachung ein Reſkript des Finanz-Miniſters vom 17. Auguſt 1835 vorgedruckt, das darauf hinwies, wie nur von zuverläſſigen Perſonen Aktienzeichnungen angenommen werden ſollten. —

Am 28. und 29. September 1836 war in Minden die erſte General-Verſammlung der Aktionäre der projektirten Rhein-Weſer Eiſenbahn. — Aus dem Berichte des Komités über den Fortgang des Unternehmens erfuhr man, daß die Summe von 3,000000 Thlr. durch Aktien ſchon gedeckt, mithin eine der Hauptbedingungen, an welche die Konzeſſion der Bahn vom 19. Juni 1836 geknüpft worden, mehr als erfüllt ſei. — Mit den „Allgemeinen Bedingungen", welche den Eiſenbahn-Unternehmungen in den Königl. preußiſchen Staaten zur Vorbereitung der Allerhöchſten Beſtätigung der Geſellſchaft und Ertheilung der Konzeſſion zu Grunde zu legen ſind, erklärte die Verſammlung, vorbehaltlich einiger näher erörterten und der Sorge des künftigen Verwaltungsraths empfohlener Modifikationen, ſich einverſtanden. Die Stadt Köln wurde als Endpunkt der Bahn beſtimmt, und damit von einer direkten Linie auf Düſſeldorf, ſo wie von der Möglichkeit, über Düſſeldorf nach Köln zu gelangen, abſtrahirt. — Die Entſcheidung, ob die Bahn von Elberfeld

durch das untere Wupperthal nach Köln, oder von Elberfeld bis zu einem Scheidepunkte in der Rheinebene zu ziehen ſei, von wo ab ſie in zwei Arme nach Düſſeldorf und Köln ſich theilen und gleichzeitig dieſe beiden Städte verbinden würde — glaubte die Geſellſchaft ſich noch vorbehalten zu dürfen, wollte aber event. doch für die erſtere Richtung ſich entſchieden haben.

Hiernächſt wurde zur Abfaſſung des, der Allerhöchſten Genehmigung vorzulegenden Geſellſchafts-Statuts geſchritten; nachdem die Rhein-Weſer Eiſenbahn-Geſellſchaft durch Unterzeichnung der, das Statut in ſich faſſenden Stiftungsurkunde ſich förmlich konſtituirt hatte, ſchritt man zur Wahl des Verwaltungsraths. Dieſer erließ ſofort eine Aufforderung zu Zeichnungen, Behufs Ergänzung des auf 5,600000 Thlr. (in 28000 Aktien à 200 Thlr.) veranſchlagten ganzen Anlage-Kapitals, in folgender Form: „Ich Unterzeichneter erkläre, mich bei dem Unternehmen einer Eiſenbahn-Anlage zur Verbindung der Weſer mit dem Rheine mit . . . . . Aktien, jede zu 200 Thlr. preuß. Kourant, betheiligen zu wollen. — Ich verpflichte mich hierdurch, für obige Zahl von Aktien, oder für ſo viel, als mir davon zugeſichert wird, der in der General-Verſammlung zu Minden am 28. September 1836 gerichtlich konſtituirten Rhein-Weſer Eiſenbahn-Aktien-Geſellſchaft mit allen Rechten und Verpflichtungen beizutreten und unterwerfe mich den Beſtimmungen des von jener General-Verſammlung vereinbarten Statuts.“

In der zweiten General-Verſammlung der Aktionäre zu Minden, am 2. Mai 1837, wurde über die bisherige Thätigkeit des Verwaltungsraths Bericht erſtattet, der Verwaltungsrath ergänzt, die Richtung der Bahn von Elberfeld nach Köln beſtimmt, auch der Bauplan feſtgeſtellt.

Die Königl. Genehmigung des Statuts erfolgte durch nachſtehende Kabinets-Ordre:

„Nach Ihrem Antrage vom 14. v. M. will Ich der Geſellſchaft, welche ſich zum Zwecke der Begründung einer Eiſenbahn zur Verbindung des Rheins mit der Weſer, mittelſt der anliegenden gerichtlichen Verhandlung vom 28. September v. J. unter dem Namen „Rhein-Weſer Eiſenbahn-Aktien-Geſellſchaft“ gebildet hat, die Rechte einer Korporation hiermit verleihen, und das in jener Verhandlung enthaltene Statut hierdurch beſtätigen, jedoch nur unter dem ausdrücklichen Vorbehalte:

„daß die gedachte Rhein-Weſer Eiſenbahn-Aktien-Geſellſchaft alle Beſtimmungen und Bedingungen, welche über die Verhältniſſe zum Staate und zum Publikum für die Eiſenbahn-Unternehmungen im Allgemeinen oder für die in Rede ſtehende Unternehmung insbeſondere angehen werden, ebenſo nachzukommen verbunden bleibt, als wenn ſolche der gegenwärtigen Verleihung und Beſtätigung beigefügt wären.“

Dabei ſetze Ich noch beſonders feſt:

1) daß zu §. 1 des Statuts, zur Feſtſtellung der Bahnlinie, welche nach den vorliegenden Angaben, von Minden, in der Richtung auf Bielefeld, Lippſtadt, Unna, Witten, nach Elberfeld, und von dort in der Richtung auf Opladen, Mülheim, nach Deuz geführt werden ſoll, ingleichen zur Feſtſtellung des Bauplanes für die Bahn, zu §. 13 des Statuts, zur Beſtimmung der Höhe des Reſervefonds, welcher im Falle des eigenen Betriebes zur Transport-Beförderung von Seiten der Geſellſchaft gebildet werden ſoll, zu §§. 27 und 33 des

Statuts, zur Feſtſetzung der Verhältniſſe derjenigen Geſellſchafts-Beamten, welche zur Handhabung der Polizei auf der Bahn beſtellt werden, ſo wie zu §. 43 des Statuts, zur Gültigkeit des Beſchluſſes über die Auflöſung der Geſellſchaft Ihre vorgängige Genehmigung erforderlich bleiben ſoll; und

2) daß die in §. 12 des Statuts gedachte Transport-Beförderung auf der Bahn erſt nach vorgängiger Vereinbarung mit dem General-Poſtmeiſter unternommen werden darf. —

Zugleich will Ich, im Anerkenntniſſe der Gemeinnützigkeit der Unternehmung, der Rhein-Weſer Eiſenbahn-Aktien-Geſellſchaft für die Ausführung der Bahn in der feſtzuſetzenden Richtung, ſo wie der dazu gehörigen Anlagen, das Recht: die erforderlichen Grundſtücke im Wege der unfreiwilligen Expropriation eigenthümlich zu erwerben, oder vorübergehend zu benutzen, hiedurch in eben dem Maaße und Umfange bewilligen, wie ſolche in den einzelnen Landestheilen für die Anlage öffentlicher Kunſtſtraßen geſetzlich beſteht, mit der Beſtimmung, daß dieſes Recht nur unter beſonderer Leitung der betreffenden Regierungen ausgeübt werden darf.

Die gegenwärtige Verleihung und Beſtätigung, deren Widerruf Ich Mir vorbehalte, falls das Statut oder eine der oben beigefügten oder vorbehaltenen Beſtimmungen und Bedingungen verletzt oder nicht befolgt würde, iſt nebſt dem Statute durch die Amtsblätter der betreffenden Regierungen bekannt zu machen.

Berlin, den 31. Auguſt 1837.

(gez.) Friedrich Wilhelm."

Indeß hatten ſich bereits die Spuren der übertriebenen Spekulation bei anderen Geſellſchaften gezeigt; — es hatte ſich ausgewieſen, daß die generellen Baupläne und die Koſten-Anſchläge oft äußerſt unzulänglich bearbeitet waren, und daß hier und da große Summen mehr erforderlich wurden, als man angegeben hatte. Die künſtlich übertriebenen Aktienprämien ſanken raſch herab, und die Erwartung der Spekulation ſah ſich getäuſcht. — Jetzt begannen die Einzahlungen, und die Folge davon war Verſchleuderung der Papiere von Seiten derjenigen, welche ſich in Erwartung eines leichten Gewinns zu hoch betheiligt hatten, und die ſich nur auf ſolche Weiſe von den Verlegenheiten befreien konnten, welche die Einzahlung ihnen nothwendig bereitete. — Dieſe Verſchleuderung zerſtörte völlig das Vertrauen zu den Aktien, welches ſchon durch die hier und da hervorgetretene Unzulänglichkeit der Koſten wankend geworden war, und der unausbleibliche Erfolg war, daß faſt alle dieſe Papiere ohne anderen Grund und eine nähere Prüfung eben ſo ſehr unter ihren Werth ſanken, als ſie kurz vorher — kaum ½ Jahr lag zwiſchen dieſen Kriſen — ohne Grund überſchätzt worden waren.

Eine weitere Folge war nun der Wunſch, ſich von den eingegangenen Verpflichtungen zu befreien. — Zahlungsweigerung von Seiten zu ſtark Betheiligter, verbunden mit manchen Operationen, wachſendes Mißtrauen zu erregen, brachte auch die ſoliden Zeichner in Verlegenheit, und ſie hielten zurück, aus Furcht vor Verluſten, die bei ſich wahrſcheinlich ergebender Zahlungsunfähigkeit mancher Geſellſchaftsmitglieder allein auf ſie zurückzufallen droheten. — In dieſen Zeitpunkt, wo die nachtheilige Rückwirkung dieſer bei anderen Bahnen eingetretenen Verhältniſſe fühlbar wurde, trat nun gerade

die erſte Einzahlung der Rhein-Weſer Bahn, und alle Folgen dieſer Kriſis wurden ſichtbar durch mangelhaftes Einzahlen der eingeforderten Aktienrate. —

Die Vorwände, unter welchen man die Weigerung zur Zahlung brachte, waren angebliche Muthmaßungen:

1) auch hier werde man mit dem Kapital bei weitem nicht ausreichen;
2) die Bahn werde nicht rentiren;
3) es werde ein großer Theil der Betheiligten ſich als zahlungsunfähig ergeben.

Die Vorſtände der Geſellſchaft ſahen dadurch ſich genöthigt, gegen die ſäumigen Zahler den Rechtsweg zu betreten, und erlangten in zweiter Inſtanz mehrere günſtige Erkenntniſſe, was viele Nachzahlungen zur Folge hatte. —

In der General-Verſammlung am 14. Mai 1839 wurde jedoch, weil man einſah, daß auf dem betretenen Wege das Unternehmen nicht zu Ende zu bringen ſei, die Frage über Auflöſung der Geſellſchaft zur Sprache gebracht, genehmigt, und deshalb namentlich beſchloſſen:

1) die Einſtellung aller den Fortbau zum Gegenſtande habenden Geſchäfte und Arbeiten;
2) die Veräußerung des der Geſellſchaft gehörigen beweglichen und unbeweglichen Vermögens;
3) die Feſtſtellung und Einziehung der Aktivforderungen, namentlich der rückſtändigen Aktienraten;
4) die Berichtigung der vorhandenen Schulden und Auflöſung der beſtehenden Verbindlichkeiten.

Mit definitiver Beendigung dieſer Geſchäfte tritt die Auflöſung der Geſellſchaft ins Leben, wenn dann nicht Verhältniſſe eintreten, die das Fortbeſtehen der Geſellſchaft nothwendig machen. — Iſt dieſer Fall nicht vorhanden, ſo iſt die Direktion hierdurch ermächtigt und verpflichtet, die Auflöſung der Geſellſchaft bei den betreffenden Behörden in Antrag zu bringen.

Die Direktion ward erſucht, nach Kräften und Gelegenheit, dem Beſchluſſe gemäß, mit möglichſter Koſtenerſparniß zu verfahren. —

Die Verhandlungen der auf den 20. Mai 1840, den Statuten gemäß, zuſammenberufenen General-Verſammlung der Rhein-Weſer Eiſenbahn-Geſellſchaft mußten ſich zwar darauf beſchränken, den Verwaltungsrath durch neue Wahlen zu ergänzen, und der Direktion zu empfehlen, den betretenen Weg, durch Abwickelung aller, von einer früheren Verwaltung eingegangenen, aber nur theilweiſe anerkannten Verbindlichkeiten, und durch Fortſetzung des gerichtlichen Verfahrens gegen die ſaumſeligen Remittenten, mit Nachdruck zu verfolgen, weil blos dadurch dem Unternehmen wieder aufgeholfen werden könne. Es hatten ſich indeß Deputirte der Hannoveriſchen Eiſenbahn-Komités eingefunden, deren Mittheilungen der Sache einen neuen Impuls zu geben verſprachen, und es ſtellte ſich überhaupt die Ueberzeugung heraus, daß keine Bahnlinie ſo günſtig ſein könne, für die Verbindung von Elbe, Weſer und Rhein, wie die über Minden. Die Geſellſchaft blieb auch ferner konſtituirt, um die Klagen gegen diejenigen Aktionäre, welche ihre Zahlungen verweigert haben, kräftiger fortſetzen zu können. Gleichwohl war von Seiten

des Staats der Geſellſchaft aufgegeben, ſich binnen 6 Monaten kategoriſch zu erklären, ob ſie die Bahn bauen wolle; im entgegengeſetzten Falle werde ihr die Konzeſſion dazu genommen.

Nachdem auch ein Verſuch des Magiſtrats von Minden, im Auguſt **1840**, zur Aufrechthaltung des Unternehmens vergeblich geweſen war, und in mehreren Staaten die Gerichte andere Anſichten über die Zahlungsverpflichtung der Aktionäre zu haben ſchienen, als die preußiſchen und ſächſiſchen Obergerichte, konnte auch die faktiſche Vernichtung des ſchönen Projekts nicht verhindert werden. —

Schon früher hatten die preußiſchen Staatsbehörden die Vorarbeiten für eine Eiſenbahn von Halle über Kaſſel nach Lippſtadt auf Staatskoſten angeordnet (z. v. die Darſtellung dieſes Projekts). Offenbar iſt das Terrain auf dieſer Strecke ſchwieriger als auf der Linie nördlich des Harzes von Magdeburg über Braunſchweig, Hannover und Minden. Aber die Intereſſen der Staaten, durch welche die erſtere Linie ſich hinzieht (des Großherzogthums Sachſen-Weimar, des Herzogthums Sachſen-Gotha und des Kurfürſtenthums Heſſen), ſind auch ſehr ſtark. Die Ausführbarkeit dieſer Eiſenbahn iſt durch die vollendeten Vorarbeiten dargeſtellt. Die Staatsbehörden verloren die leichter herzuſtellende Verbindung nördlich des Harzes nicht aus den Augen, damit von beiden Linien diejenige gewiß zur Ausführung komme, auf welcher die dazwiſchen liegenden nicht-preußiſchen Staaten zuerſt auf angemeſſene Bedingungen hinſichtlich der Richtung und der Durchfuhr den Bau geſichert haben würden.

Die Rheiniſche Eiſenbahn-Geſellſchaft, welcher die Ausführung der Bahn von der größten Wichtigkeit iſt, nahm gleichzeitig den Plan wieder auf; ihr Verwaltungsrath bewilligte am **4.** März **1841** die zu den Vorarbeiten erforderlichen Koſten, und ſchon am **16.** Auguſt **1841** konnte die Direktion demſelben in einer ferneren Verſammlung folgende Reſultate mittheilen:

1) Der König habe geruht, ſchon bei den Vorarbeiten eine erhebliche Unterſtützung zu gewähren, indem der Direktion die Summe von **40000** Thlr. zu dieſem Zwecke überwieſen wurde. — Auch habe der König, nach einer von dem Staats-Miniſterium am **31.** v. M. an die Direktion erlaſſenen Beſcheidung, mehrere begünſtigende Maaßnahmen genehmigt, auch insbeſondere feſtgeſetzt, daß hinſichtlich der Richtung der Eiſenbahn zwiſchen dem Anfangs- und dem Endpunkte, bis zur Beendigung der Vorarbeiten und Vorverhandlungen, in keiner Art eine Zuſicherung ertheilt oder anderweite Beſtimmung getroffen werden ſolle. —
2) Die techniſchen Vorbereitungen ſeien ſo kräftig betrieben, daß ſolche bald auf allen Abtheilungen beendigt ſein würden.
3) Die begonnene Aktienzeichnung ſei eingeſtellt, weil die Fonds zu den Vorarbeiten durch das Königl. Geſchenk geſichert worden, und man ſich nicht im Voraus habe die Hände binden wollen.
4) Gegen die liquidirende Rhein-Weſer Geſellſchaft ſei vom Staate ihnen keinerlei Verpflichtung auferlegt, und über den Preis für Benutzung ihrer Karten und Pläne habe man ſich nicht einigen können. —

Im April 1842 erſchien ein Bericht des Vice-Präſidenten der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft, Herrn Hanſemann, über die Vorarbeiten und Verhandlungen wegen Weiterführung der Rheiniſchen Eiſenbahn von Köln bis zur Landesgrenze bei Minden, aus welchem ich Folgendes entnehme:

Die für den Betrieb günſtigſte Linie, ohne unverhältnißmäßige Koſtenvermehrung zu erlangen, und der Bahn ſo viel Verkehr wie möglich zuzuwenden, iſt, unter den gegebenen Terrainverhältniſſen, die Aufgabe geweſen. — Das Aufſuchen und Projektiren der Linie geſchah in 5 Hauptabtheilungen, deren jeder ein Techniker vorgeſetzt war. Das geſammte techniſche Perſonal belief ſich zu Ende 1841, exkl. der Hülfsarbeiter, auf 35 Perſonen. Im Januar 1842 waren für 58 Meilen Eiſenbahnlänge die Koſtenanſchläge angefertigt, und überhaupt (mit Einſchluß der auf verſchiedenen Strecken unterſuchten mehrfachen Linie und der im Hannoveriſchen durch das diesſeitige Perſonal nivellirten 20 Meilen) etwa 100 Meilen vermeſſen und nivellirt.

Außer Deutz und Minden war Bielefeld als feſter Punkt gegeben, der nicht umgangen werden konnte, weil dort der Teutoburger Wald einen von der Natur gewieſenen Uebergang gewährt.

Zwiſchen Bielefeld und Deutz waren folgende Hauptrichtungen in Erwägung zu ziehen:

1) Ueber Elberfeld und Hagen.

Dieſe Linie hat, in Bezug auf Gewerbthätigkeit und Bevölkerung, entſchiedene Vorzüge. Dies gilt für die Strecke vom Rheinthale bis Unna.

2) Von Unna bis Bielefeld

Die geradeſte Richtung führt über Hamm, Beckum, Oelde, Gütersloh. Zwiſchen Hamm und Gütersloh ſind 3 verſchiedene Linien nivellirt worden. — Dieſe Nivellements zeigten, daß in dieſer Richtung nur mit unverhältnißmäßigen Koſten gute Steigungs-Verhältniſſe zu gewinnen waren, und es ſtellte ſich die Nothwendigkeit heraus, von Unna entweder über Soeſt und Lippſtadt nach Bielefeld zu gehen, oder über Hamm, mit Umgehung der münſteriſchen Höhen, die Gegend von Lippſtadt und von da Bielefeld zu erreichen. Hieraus ergiebt ſich, daß in der Nähe von Lippſtadt ein zweiter Feſtpunkt liegt. —

3) Von Deutz über Düſſeldorf, Duisburg, mit Umgehung der bergiſchen und märkiſchen Gebirgszüge, nach Lippſtadt.

Dieſe Linie, auf welcher eine nicht unbedeutende Perſonen- und Güter-Frequenz, insbeſondere ein ſtarker Kohlenverkehr Statt finden wird, ſteht gleichwohl hinter der Linie über Elberfeld und Hagen hinſichtlich der aufzunehmenden Gewerblichkeit und Bevölkerung zurück, und iſt auch länger; ſie hat dagegen einen großen Vorzug durch geringere Koſtſpieligkeit und günſtigere Steigungs-Verhältniſſe. —

Dieſe Hauptrichtung zerfällt zwiſchen Dortmund und Lippſtadt in 2 Unterabtheilungen:

a. von Dortmund über Unna und Hamm nach Lippſtadt, mit beſonders günſtigen Steigungs-Verhältniſſen;
b. von Dortmund über Unna, Werl, Soeſt nach Lippſtadt, mit weniger

günſtigen Steigungs-Verhältniſſen und größeren Koſten, dagegen aber kürzer als die vorhergehende. —

So ergeben ſich die 3 Hauptrichtungen, welche in den Ueberſchlägen bearbeitet und genannt ſind:

A. Elberfelder Linie;
B. Duisburg-Hammer Linie;
C. Duisburg-Soeſter Linie.

Der Scheidepunkt im Rheinthale iſt Mehlbroich, der gemeinſchaftliche Vereinigungspunkt Lippſtadt. Auf den Grund übereinſtimmender Inſtruktionen ſind für dieſe Linien genaue Koſten-Anſchläge gefertigt, dann gegen einander geprüft und feſtgeſtellt, und danach iſt das Maximum der Koſten anzunehmen für die vollſtändige Herſtellung der Eiſenbahn von Deutz nach Minden, mit Ausſchluß der Koſten des Bahngeſtänges für ein zweites Geleiſe und des Betriebs-Inventars:

A.	Elberfelder Linie	. . . .	21,027000 Thlr.
B.	Duisburg-Hammer Linie	einſchließlich zweier	13,500000 „
C.	Duisburg-Soeſter Linie	Zweigbahnen . .	13,866000 „

Die Längen-Verhältniſſe ſind:

a. Elberfelder Linie.

1) Deutz-Mehlbroich . .	4802	Ruthen	oder	2,401	Meilen
2) Mehlbroich-Lippſtadt .	34624,2	„	„	17,312	„
3) Lippſtadt-Minden . .	24308,8	„	„	12,154	„
Summa	63735	Ruthen	oder	31,867	Meilen.

b. Duisburg-Hammer Linie.

1) Deutz-Mehlbroich . .	4802	Ruthen	oder	2,401	Meilen
2) Mehlbroich-Lippſtadt .	45798,7	„	„	22,899	„
3) Lippſtadt-Minden . .	24308,8	„	„	12,154	„
Summa	74909,5	Ruthen	oder	37,454	Meilen.

c. Duisburg-Soeſter Linie.

1) Deutz-Mehlbroich . .	4802	Ruthen	oder	2,401	Meilen
2) Mehlbroich-Lippſtadt .	42961,7	„	„	21,482	„
3) Lippſtadt-Minden . .	24308,8	„	„	12,154	„
Summa	72075,5	Ruthen	oder	36,037	Meilen.

Gemeinſchaftlich für alle Linien iſt die Strecke von Deutz bis Mehlbroich; ſie liegt theils horizontal, theils hat ſie Steigungen von $\frac{1}{2000}$ bis $\frac{1}{3000}$.

Die Elberfelder Linie von Mehlbroich bis Lippſtadt gehört zu den ſchwierigſten.

Als Norm wurde angenommen, daß kein weniger gutes Gefälle als $\frac{1}{300}$ vorkommen, und daß dieſes durch Anlage geneigter Ebenen erreicht werden ſolle, wenn kein anderes Mittel dazu vorhanden ſei. Die Höhenzüge zwiſchen dem Rheinthale und Elberfeld, ſo wie zwiſchen Wupper und Ennepe ſind (wenn keine geneigten Ebenen angenommen werden) nur mit ſteileren Steigungen, ſelbſt von $\frac{1}{100}$, und durch Tunnelbauten zu überwinden. —

Zwiſchen dem Rheinthale und Elberfeld heißt der höchſte zu überſteigende und nicht zu umgehende Punkt Vohwinkel. Bis dahin, und noch etwas weiter in der Richtung auf Elberfeld, läuft die Bahn, nachdem ſie mittelſt der geneigten Ebene die Haupthöhe erreicht hat, nahe neben der Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn. — Die Bahn überſchreitet dann unfern Vohwinkel durch Ueberbrückung dieſelbe, entfernt ſich nördlich von ihr und legt ſich in die Nähe des Düſſeldorf-Elberfelder Bahnhofes, nachdem ſie bei Elberfeld über das Wupperthal vermittelſt eines 150 Ruthen langen, 65 Fuß hohen Viadukts geführt iſt.

Die Bahnführung entlang der aus mehreren, mit beſonderen Namen verſehenen Gemeinden beſtehenden Stadt Barmen iſt etwas weniger koſtſpielig. Ein kurzer Tunnel iſt wegen eines Kirchhofes, welchen der Bahnzug trifft, erforderlich. Das koſtſpieligſte Werk iſt ein abermaliger Wupper-Uebergang am Ende von Barmen (Rittershauſen), welcher eine 134 Ruthen lange und 50 Fuß hohe Ueberbrückung erheiſcht. —

Für Elberfeld und Barmen — zuſammen nahe 1 Meile lang — ſind 3 Bahnhöfe projektirt: einer neben dem Düſſeldorf-Elberfelder Bahnhofe, der zweite an der Grenze von Barmen und Elberfeld, der dritte in der Mitte von Barmen.

Die Waſſerſcheide zwiſchen Wupper und Ennepe wird mittelſt zweier geneigten Ebenen überſchritten. Am Fuße der erſten wird ein Bahnhof angelegt, wo ſich die benachbarte Stadt Schwelm und mehrere bevölkerte Ortſchaften anſchließen können. Die Bahn läuft vom Fuße der zweiten geneigten Ebene, an den rechtsſeitigen Geländen der Ennepe, bis in die Nähe von Hagen. — Für die gewerbſame, ſtarke Bevölkerung des Enneperthals ſind, außer dem Bahnhofe zu Hagen, noch 2 Bahnhöfe projektirt. Das Volmethal wird durch einen 190 Ruthen langen, 65 Fuß hohen Viadukt überſchritten.

Um von Hagen zum Ruhrübergange zu gelangen, ſoll die Bahn ſich nach Weſthofen wenden, von dort an Schwerte vorbeiführen, das Ruhrgebirge bei Opherdicke mittelſt eines 150 Ruthen langen Tunnels durchbrechen und über Vilmerich die Gegend von Unna erreichen. Dann nimmt ſie die Richtung nach Lippſtadt über Werl und Soeſt. Zwiſchen Hagen und Werl würden 6 bedeutende Ueberbrückungen oder Dammſchüttungen von 60 bis 80 Fuß Höhe erforderlich. Das Gefälle iſt folgendes:

Von Mehlbroich ſteigt die Bahn auf etwa $\frac{3}{4}$ Meilen 1 : 654. Alsdann iſt das Gefälle, mit Ausnahme der drei geneigten Ebenen, bis Werl faſt überall 1 : 300 und nur auf kurzen Strecken beſſer, von Werl bis Lippſtadt nur ſelten 1 : 350 bis 1 : 400, meiſtens 1 : 555 bis : 2100.

Auf der Duisburg-Hammer Linie, zwiſchen Mehlbroich und Lippſtadt, iſt das Terrain bis in die Nähe der Ruhr ſehr günſtig, wogegen die Ruhrbrücke bei Altſtacken das wichtigſte Bauwerk der Linie iſt, auch das Inundations-Gebiet der Ruhr eine beträchtliche Dammſchüttung erfordert.

Von Dallwig bis Dortmund iſt die Richtung der Bahn im Emſcher Thale theils durch das ſüdlich liegende Gebirge bedingt, theils in Hinſicht auf die Berührung wichtiger Gewerbspunkte feſtgeſtellt worden. So wurde

ſie ſo nahe, wie der Gebirgszug nur erlaubte, der Stadt Eſſen gelegt; ſo konnte ſie auch nicht von da in gerader Richtung nach Dortmund geführt werden, weil das Gebirge bei Kaſtrop nördlich weit vorſpringt. — Um den hieraus entſtehenden Umweg abzukürzen, wird die Bahn hier durch die Abhänge des Gebirges mit nicht unbeträchtlichen Erdarbeiten durchgeführt.

Von Dortmund bis Unna ſind die Erdarbeiten auf der ganzen Strecke die bedeutendſten. Die Linie liegt hier auf den Abhängen des Gebirges. — Auch von Unna nach Hamm ſind die Erdarbeiten wegen des zum Theil etwas welligen Terrains und wegen Ueberſchreitung des Thals der Seeſeke nicht unbeträchtlich. —

Es iſt wichtig, daß die Bahn Dortmund aufnimmt, weil hier der Anſchlußpunkt für Hagen, Herdecke und die bevölkerten und gewerbthätigen nahe liegenden Ruhrufer ſein wird; ſondern auch deshalb, weil bei Dortmund und dem benachbarten Hörde reichhaltige Steinkohlenzechen im Betriebe ſind. — Die Stadt Dortmund erhält überhaupt vermittelſt der Eiſenbahn eine große Aufmunterung, ihre glückliche Lage in der Mitte zwiſchen einem kornreichen und einem gewerbtreibenden Lande und in der unmittelbaren Nähe der Steinkohlen-Produktion beſſer als bisher zu benutzen.

Auf die Berührung von Unna, obgleich durch ſie zwiſchen Dortmund und Hamm die Bahn verlängert wird, iſt deshalb Werth gelegt worden, weil Unna der nächſte Anſchlußpunkt für Iſerlohn und Menden ſein konnte.

Das im Vorſtehenden in Beziehung auf Dortmund und Unna Geſagte iſt der Grund, weshalb die Bahnrichtung nicht von Gelſenkirchen an, die vorſpringenden Bergabhänge bei Kaſtrop gänzlich vermeidend, nördlicher über Lünen nach Hamm projektirt wurde. Dieſe Richtung würde die Bahn um etwa anderthalb Meilen abkürzen.

Auf der ganzen Strecke iſt das Gefälle, in Beziehung auf die praktiſche Wirkung, einer Horizontale faſt gleich zu achten; auf etwa 7 Meilen iſt es $\frac{1}{750}$ — $\frac{1}{900}$, ſonſt $\frac{1}{1000}$ — $\frac{1}{4000}$ u. ſ. w.

Die Duisburg-Soeſter Linie trennt ſich zwiſchen Dortmund und Unna, unweit letzterer Stadt von der Duisburg-Hammer. — Alsdann zieht ſie ſich, bei Unna etwas höher als die Duisburg-Hammer Linie liegend, über Werl nach Soeſt, wo ſie mit der Elberfelder Linie ſich vereinigt, ſo daß die Strecke von Soeſt bis Lippſtadt mit der letztern Linie gemeinſchaftlich iſt.

Die Duisburg-Soeſter Linie unterſcheidet ſich von der Duisburg-Hammer in Folgendem:

1) ſie koſtet einige hunderttauſend Thaler mehr;
2) ſie iſt um ſtarke anderthalb Meilen kürzer, wird jedoch dieſen Vorzug verlieren, wenn die Duisburg-Hammer Linie über Lünen geführt wird;
3) ſie hat zwiſchen Unna und Lippſtadt häufig ein Gefälle von 1:300 bis 1:400, welches nicht ſo weſentlich zu verbeſſern iſt, daß ſie in Beziehung auf günſtige Steigungen der Duisburg-Hammer gleich ſtände.

Von Lippſtadt bis Minden, gemeinſchaftliche Strecke für alle Linien.

Die geradeſte und ohne Zweifel zugleich auch mit den niedrigſten Koſten auszuführende Linie von Lippſtadt bis an den Abhang des Teutoburger Wal-

des, wo dieſer bei Bielefeld überſchritten werden muß, geht über Rietberg. In Beziehung auf die Frequenz iſt jedoch, bei nicht zu großem Koſtenunterſchiede, eine Linie vorzuziehen, welche ſich den Städten Wiedenbrück und Rheda nähert und die gewerbſame Stadt Gütersloh berührt; und es wird nur noch die Frage ſein, ob die ganz gerade Richtung über Rietberg, oder ob die über Gütersloh einzuſchlagen ſei. Die Entſcheidung hierüber wird davon abhängig zu machen ſein, in welchem Maaße die Gemeinde Gütersloh zur Verminderung der Koſten beiträgt.

Das ausgezeichnet günſtige Gefälle der Duisburg-Hammer Linie findet auch von Lippſtadt bis Gütersloh noch Statt. — In der geraden Richtung iſt das Terrain zwiſchen dieſen beiden Städten faſt horizontal, alſo für das Gefälle noch günſtiger als die über Wiedenbrück und Rheda führende Linie.

Von Gütersloh bis Herford iſt es unmöglich, ein der Horizontale ſich näherndes Gefälle beizubehalten. Nur mit bedeutenden und koſtſpieligen Arbeiten iſt es zu erlangen, daß auf dieſer Strecke kein ſchlechteres Gefälle als 1:200 vorkommt.

Das Thal der Werra beſtimmt von Herford bis Rehme, wo dieſer Fluß in die Weſer fällt, den Bahnzug; die Beſchaffenheit dieſes Thals bedingt 3 Ueberbrückungen des Fluſſes. Bei Rehme ſoll die Bahn die Weſer überſchreiten und am rechten Ufer derſelben durch die Porta Weſtphalica nach Minden geführt werden.

Von Herford nach Minden wird, allerdings mit Aufwand von Koſten, ein günſtiges Gefälle erreicht, indem es nirgends weniger gut iſt, als $\frac{1}{600}$.

Frequenz-Verhältniſſe.

Die gewerblichen und ſtatiſtiſchen Verhältniſſe auf den verſchiedenen Konkurrenz-Linien hat der Regierungs-Rath v. Egidy ermittelt und dabei folgenden Weg eingeſchlagen:

Um die Perſonen-Frequenz zu ermitteln, wurde aus den auf den Eiſenbahnen in Belgien, auf der Leipzig-Dresdener und auf der Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn gemachten Erfahrungen das Verhältniß aufgeſucht, in welchem die von dieſen Bahnen nahe oder mittelbar berührte ſtädtiſche, d. h. ihrer Maſſe nach überwiegend gewerbtreibende, Bevölkerung zu der Geſammtzahl der Reiſenden ſtand; dann wurde, aus der Vergleichung der wirklichen Einnahmen des Perſonen-Transports mit dem Tarif, die Längeneinheit, welche jede Perſon durchſchnittlich durchreiſt hatte, berechnet. Die alſo gefundenen Zahlen wurden auf die ſtädtiſchen Bevölkerungsverhältniſſe der Konkurrenz-Linien analog angewendet. Um jede Ueberſchätzung zu vermeiden, wurde angenommen: daß nur auf der Strecke von Köln über Elberfeld bis Hagen die unmittelbar anſchließende (d. h. die ganz nahe oder höchſtens nur 600 Ruthen von der Bahn entfernt liegende) ſtädtiſche Bevölkerung 4 Mal, auf allen übrigen Strecken aber nur 2,875 Mal, in einer durchſchnittlichen Länge von 5 Meilen, die Eiſenbahn benutze, und daß die zwar nicht direkt anſchließende, jedoch in andern Beziehungen auf die Bahn angewieſene ſtädtiſche Bevölkerung ſich Einmal auf eine gleiche Länge bewege. — Sodann wurde

die durch den Zugang der Rekruten und die Entlaſſung der ausgedienten Soldaten in Friedenszeiten hervorgerufene regelmäßige, der Eiſenbahn zufallende Truppenbewegung berechnet und — auf eine Länge von 5 Meilen reduzirt — der Frequenz zugeſetzt. Der Perſonenverkehr, welcher der Bahn als einer, das weſtliche und das nordöſtliche Europa verbindenden, zugeführt wird, iſt nicht mit in Rechnung gebracht worden.

Wurde die alſo gefundene Anzahl der durchſchnittlich auf eine Länge von 5 Meilen ſich bewegenden Perſonen auf die ganze Länge der Bahn reduzirt, ſo ergab ſich als Hauptreſultat folgende Frequenz:

a. auf der Elberfelder Linie . .	187198	Perſonen,
b. „ „ Duisburg-Hammer .	132289	„
c. „ „ Duisburg-Soeſter .	135995	„

Zur Ermittelung des Güterverkehrs ſind zuſammengeſtellt:

1) die Steinkohlentransporte, welche nach den beſtehenden Verhältniſſen der Bahn zufallen werden;
2) die auf die Bahn kommenden Salztransporte;
3) die Gewichtsmaſſe der auf der Bahn zu transportirenden Kolonialwaaren, Seefiſche, Wein, Branntwein, Wolle und Leder, nach Maaßgabe ihres Verbrauchs und ihrer Beziehungsorte;
4) die Transportmaſſen, welche — außer der unter 1, 2 und 3 aufgeführten — in Folge lokaler Konſumtions- oder Gewerbs-Verhältniſſe auf der Bahn zu befördern ſein werden.

Die Länge der Bahnſtrecken, welche jeder Transport-Gegenſtand durchläuft, iſt zuerſt auf die Einheit von 5 Meilen, und demnächſt auf die ganze Länge der Bahn reduzirt worden.

Für dieſe Länge ergiebt ſich hiernach ein Güterverkehr für die

	Elberfelder Linie.	Duisburg-Hammer.	Duisburg-Soeſter.
Salztransporte	100825 Ztr.	103011 Ztr.	107002 Ztr.
Steinkohlen	262962 „	605682 „	647301 „
Ueberſeeiſche Waaren, Getränke, Wolle und Leder	256028 „	234484 „	231484 „
Sonſtige, bei Betrachtung der einzelnen Kreiſe erwähnte Gegenſtände	529940 „	339845 „	349908 „
Zuſammen .	1,149755 Ztr.	1,283022 Ztr.	1,335695 Ztr.

In kleineren Zahlen ausgedrückt, ſtellt ſich hiernach das Verhältniß der verſchiedenen Linien nach vorhergehender Reihenfolge ſehr nahe wie 88:98 und :102.

Die genauen Angaben, welche, geſtützt auf die von dem Königl. General-Poſtamte mitgetheilten Notizen, über die Anzahl der mit Poſtanſtalten und mit Lohnfuhrwerk beförderten Perſonen aufgeſtellt ſind, ergeben, daß der ſchon beſtehende Perſonenverkehr auf den in der Richtung der Bahn führenden Straßen ſich

auf der Elberfelder Linie nur . 5,122 mal,
„ „ Duisburg-Hammer nur 4,237 „
„ „ Duisburg-Soeſter nur 4,188 „
zu vermehren brauche, um die oben angeführte Höhe der Frequenz zu erreichen. Ein ſolches Verhältniß der Zunahme des Perſonenverkehrs, wenn Eiſenbahnen ihn aufnehmen, iſt in Belgien und Deutſchland durch mehrfache Erfahrung bereits außer Zweifel geſtellt.

Der Güterverkehr iſt auch aus der gegenwärtigen Frequenz der Chauſſeen berechnet, indem der aus der Chauſſeegeld-Einnahme ermittelten Gütermaſſe die Salztransporte und die Kohlen, welche zur Zeit chauſſeegeldfrei oder auf anderen, als den bei Berechnung aus der Chauſſeegeld-Einnahme berückſichtigten Wegen befördert wurden, hinzugeſetzt ſind.

Hiernach würde ſich der Güterverkehr, auf die ganze Bahnlänge berechnet, noch um 400000 bis 600000 Ztr. höher ſtellen als oben angenommen iſt. Außer dieſen Verhältniſſen ſind noch folgende zu berückſichtigen:

1) der Umſtand, daß die Bahn eine den Weſten und den Oſten Europa's verbindende ſein wird, iſt, wie bereits oben angeführt, bei Berechnung der Frequenz nicht mit in Anſchlag gebracht, wird aber unzweifelhaft auf die Vermehrung des Verkehrs ſtarken Einfluß haben.

2) In Folge der Bahnanlage wird die Steinkohlen-Produktion und ihr Abſatz nach den Konſumtions-Orten beträchtlich zunehmen.

3) Eben ſo iſt keine Rückſicht genommen auf die großen Etabliſſements, welche an den Stätten der Kohlen-Produktion und in den gewerbreichen, von der Bahn durchzogenen Gegenden entweder in der Anlage begriffen ſind, oder in Folge der Eiſenbahn neu entſtehen werden.

4) Die Leipzig-Dresdener Eiſenbahn hatte bereits im Jahre 1841 — ungeachtet ein Anſchluß an die Oeſterreichiſchen Bahnen einerſeits oder an die Baieriſchen andererſeits noch nicht Statt findet — durch die ganze Länge der Bahn eine Frequenz von 173137 Perſonen, welche Frequenz, ſobald jener Anſchluß bewirkt iſt, unzweifelhaft ſich bedeutend vermehrt. In dieſem Verhältniß iſt für die Eiſenbahn von Köln bis zur öſtlichen Landesgrenze die normirte Perſonen-Frequenz niedrig.

5) Der Gütertransport der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn betrug im Jahre 1841, auf die ganze Länge der Bahn gerechnet, 583700 Ztr., obgleich ſie von dem durchgehenden Frachtverkehr der Chauſſeen nur wenig aufgenommen hatte. Sie wird ihn ganz aufnehmen, ſpäteſtens, wenn der Anſchluß an die Oeſterreichiſchen und Baieriſchen Bahnen bewirkt iſt.

Auch iſt es bekannt, daß die Maſſe der Gütertransporte auf dieſer Bahn von Jahr zu Jahr ſich beträchtlich vermehrt. Da auf der Bahn von Köln bis zur öſtlichen Landesgrenze bedeutendere Transporte von rohen Produkten, insbeſondere Steinkohlen, zu fördern ſind, als auf der Leipzig-Dresdener Bahn, ſo iſt die angenommene Güter-Frequenz ebenfalls niedrig normirt.

Hinſichtlich der erfolgten Aktien-Zeichnungen iſt zu erwähnen:

1) daß die Konkurrenz der Linien Aktien-Zeichnungen bewirkte, die ſonſt nicht erfolgt ſein würden;
2) daß im Auslande keine ſonderliche Neigung vorhanden war, in Preußiſchen Eiſenbahnen ſich zu betheiligen, indem man als Grund entweder die nachtheiligen Beſtimmungen des preußiſchen Eiſenbahngeſetzes oder den Umſtand angab, daß man die Kapitale zu Eiſenbahnen vorzugsweiſe im eigenen Lande anwenden wolle;
3) daß im Allgemeinen keine Spekulation auf das Steigen des Aktien-Kurſes beſtand, und
4) daß die Kapitaliſten die Sicherung einer mäßigen, dem Zinsfuße ungefähr gleichen Rente der Hoffnung auf Mehrgewinn meiſtens vorziehen.

Die Geſammtzahl der Zeichner betrug 371, welche mit 1,114000 Thlr. ſich betheiligen wollten; jedoch iſt nicht zu überſehen, daß ſchon im Sommer 1841 (nachdem Se. Majeſtät der König von Preußen zu den Vorarbeiten 40000 Thlr. bewilligt hatte) die Annahme der Zeichnungen eingeſtellt wurde.

Hinſichtlich der Frage: welche unter den Konkurrenz-Linien vorzuziehen iſt, enthält der fragliche Bericht ausführliche Bemerkungen, wovon wir hier Folgendes hervorheben.

Bei den geringen Verſchiedenheiten der Duisburg-Hammer und Duisburg-Soeſter Linie genügt die Vergleichung einer derſelben mit der Elberfelder.

1) Länge. Die Elberfelder Linie iſt um 5,6 Meilen kürzer als die Duisburg-Hammer; nach der mehrmals erwähnten wahrſcheinlichen Verbeſſerung der letzteren Linie (ihrer Führung über Lünen) wird der Unterſchied auf ungefähr vier Meilen verringert werden. — Hinſichtlich der zur Fahrt durch die ganze Strecke erforderlichen Zeit wird aber zwiſchen beiden Linien kein weſentlicher Unterſchied Statt finden, weil die Elberfelder 3 geneigte Ebenen zu überſchreiten und weniger günſtige Steigungen hat, als die Duisburg-Hammer. Der Unterſchied der Länge relevirt daher nicht bei der Entſcheidung.
2) Das Gefälle. Auf der Strecke, auf welcher die beiden Linien getrennt ſind (Mehlbroich bis Lippſtadt), hat die Elberfelder Linie auf 17,3 Meilen 534½ Fuß Geſammthöhe mehr zu überſchreiten als die Duisburg-Hammer Linie auf 22,9 Meilen. — Daher die 3 geneigten Ebenen und das meiſtens Statt findende Gefälle von 1:300 jener Linie, während die andere ein der Horizontale ſich näherndes Gefälle hat. Dieſes — für den Betrieb ſo äußerſt günſtig — geht noch bis Gütersloh fort, ſo daß die Duisburg-Hammer Linie den ſeltenen Vortheil eines auf eine Länge von etwa 29 Meilen ununterbrochen ausgezeichnet guten Gefälles beſitzt.
3) Die Koſten. Das Maximum der Koſten für die Strecke von Mehlbroich bis Lippſtadt auf der Duisburg-Hammer Linie iſt verhältnißmäßig anzuſchlagen auf rund 6,928000 Thlr. — Den früher angeführten Gründen dieſer Koſtenermäßigung tritt noch hinzu, daß das günſtige Gefälle dieſer Linie geſtattet, die vorkommenden Erdarbeiten durch Zulaſſung von ſtärkeren Steigungen auf kurzen Strecken — ſogenannte

Anläufe — zu vermindern, ohne daß dadurch beim Betriebe der Bahn der Effekt geſchwächt würde. —

Anders verhält es ſich mit dem Satze der Anlagekoſten für die Elberfelder Linie, nach welchem die Strecke von Mehlbroich bis Lippſtadt verhältnißmäßig erfordern würde, rund 14,455000 Thlr. Jene Reduktion der in den Ueberſchlägen angenommenen Totalſumme von 24,335775 Thaler geſchah lediglich in der Abſicht, bei Vergleichung der relativen Rentabilität der verſchiedenen Konkurrenz-Linien eine im Verhältniß zu der Duisburg-Hammer möglich günſtige Zahl für die Elberfelder Linie vorläufig hinzuſtellen. Allerdings können auch bei dieſer Linie noch Koſtenermäßigungen eintreten. — Es kommt noch hinzu, daß man die Kronenbreite der Bahn, anſtatt zu 26 Fuß, zu 24 Fuß annehmen könnte, wenn es gleich immer zu wünſchen bleibt, daß eine für den großen Verkehr beſtimmte Bahn eine reichliche Breite behalte. — Die dadurch zu erlangende Koſtenverminderung würde ſich indeſſen im Weſentlichen nur auf die Erdarbeiten und die kleineren Brücken erſtrecken, indem bei den größeren Brücken und dem Tunnel bereits in den Ueberſchlägen eine Kronenbreite von 24½ Fuß angenommen iſt. Folgendes ſind aber die Haupturſachen, aus welchen die Ueberſchlagsſummen auf der Elberfelder Linie verhältnißmäßig weniger zu ermäßigen ſind als auf der Duisburg-Hammer:

a. von Elb — d. i. von dem Punkte im Rheinthale, wo die Höhe mittelſt der geneigten Ebene erſtiegen wird — bis nach Werl, alſo auf einer Strecke von 10,4 Meilen Länge, bietet das Terrain eine ununterbrochene Kette von Schwierigkeiten dar, deren Ueberwindung die enorme Summe von 13,811061 Thlr. oder auf die Meile von rund 1,328000 Thlr. nach den Ueberſchlägen erfordert.

b. Auf eben dieſer Strecke ſind beſonders die Erdarbeiten koſtſpielig, indem viele Felſen vorkommen, auch die Erde vielfach von Quellen durchzogen iſt, ſo daß die Böſchungen häufig noch flacher anzulegen ſein werden als angenommen iſt. Sodann ſtreift das bei Projektirung der Elberfelder Linie angenommene Gefälle ſo nahe an die Grenze des für eine auf großen Verkehr berechnete Bahn noch zuläſſigen, daß nur in ſeltenen Fällen ſogenannte Anläufe zur Verminderung der Erdarbeiten angewendet werden können. Wenn daher, trotz dieſer ungünſtigen Verhältniſſe, die Koſten Einer Schachtruthe der zu bewegenden Erdmaſſen auf der Elberfelder Linie für die Strecke von Mehlbroich bis Lippſtadt durchſchnittlich zu 1,93 Thlr. angeſetzt ſind, während die Koſten für dieſelbe Strecke der Duisburg-Hammer Linie auf 1,49 Thlr. ſich belaufen: ſo iſt nach dem Obigen eine Koſtenermäßigung hierbei auf der Duisburg-Hammer Linie gewiß, auf der Elberfelder Linie ſehr unwahrſcheinlich. —

c. Jene Schwierigkeiten des Terrains verlängern die Dauer des Baues um wenigſtens Ein Jahr. — Sie verhindern ebenfalls, auf einzelnen, und zwar gerade auf ſolchen Strecken, welche die größte Fre-

quenz verſprechen, ſchon vor Vollendung der ganzen Bahn den Betrieb zu eröffnen. — Durch Beides wird der Zeitpunkt, wo die Bahn Revenüen liefert, hinausgeſchoben und folglich die Zinſenlaſt vermehrt.

d. Weil die vielen großen Bauwerke der Elberfelder Linie eine ſo bedeutende Maſſe von Material und eine beträchtliche Anzahl von Arbeitern erfordern, werden die in den Ueberſchlägen angeſetzten Summen nicht weſentlich zu ermäßigen ſein; um ſo weniger, weil

e. zwiſchen Elb und Opherdicke die Beſchaffung des erforderlichen Mauerſandes und die Fabrikation der Ziegelſteine ſchwierig iſt.

f. Auf der Duisburg-Hammer Linie iſt eine bedeutende Koſtenverminderung durch die von den Gemeinden übernommenen Leiſtungen zu erwarten, nicht aber auf der Elberfelder Linie.

Werden alſo, wie oben geſchehen iſt, die Koſten der Ueberſchläge für die Elberfelder Linie auf 21,027000 Thlr. ermäßigt, ſo kann ſie mit dieſer Summe nur dann hergeſtellt werden, wenn man das angenommene Gefälle verſchlechtert und noch mehr verlorene Steigungen zuläßt. Dadurch würde aber der Betrieb vertheuert werden.

4) Die Frequenz. In dieſer Hinſicht iſt die Elberfelder Linie, wie früher nachgewieſen wurde, der Duisburg-Hammer überlegen. — Der Unterſchied beſteht auf der Strecke von Deutz bis Unna.

5) Das von Gemeinden und Privatperſonen für die Ausführung bethätigte Intereſſe iſt im Allgemeinen auf der Duisburg-Hammer Linie lebhafter geweſen als auf der Elberfelder.

6) Bei Berechnung der relativen Rentabilität ſind vier verſchiedene Wege eingeſchlagen, deren Details viel Intereſſe darbieten. Die Reſultate der von den damit beauftragten vier Technikern angeſtellten Unterſuchungen ſind:

Werden die Baukoſten angenommen:
für die Elberfelder Linie zu . . 21,027000 Thlr.
„ „ Duisburg-Hammer zu . 13,500000 „
ſo werden ſie verzinſt

	auf der Elberfelder Linie mit Prozent.	auf der Duisburg-Hammer mit Prozent.
nach König	2,92	4,29
„ Oppermann	3,53	5,22
„ Wohlbrück	3,52	5,26
„ Wiebe		
a. wenn der Frachttarif von 19 Sgr. 7,77 Pf. pro Zentner auf beiden Linien durch die ganze Bahn angenommen wird . . .	2,81	5

	auf der Elberfelder Linie mit Prozent.	auf der Duisburg-Hammer mit Prozent.
b. wenn der Frachttarif von 6,15 Pf. pro Zentner und Meile auf beiden Linien angenommen wird . .	1,58	5

Wenn auch gegen dieſe Berechnungen Manches eingewendet werden kann, ſo ſtellt doch jedenfalls ein Vorzug der Duisburg-Hammer Linie ſich heraus.

7) Die ſtaatswirthſchaftlichen Rückſichten. In der v. Egidyſchen Darſtellung der Frequenz ſind die Verhältniſſe der Bevölkerung, der Produktion und der Induſtrie in den von den Konkurrenz-Linien durchzogenen Gegenden karakteriſirt.

Wie wichtig auch die Duisburg-Hammer Linie in dieſen Beziehungen iſt, ſo ſteht ſie doch darin unbeſtritten hinter der Elberfelder Linie zurück. In den Kreiſen Elberfeld und Hagen haben Gewerbſamkeit und Induſtrie einen ſo hohen Grad der Blüthe erreicht, daß ſeines Gleichen in ganz Deutſchland, ja, mit Ausnahme eines Theils von Belgien, auf dem Europäiſchen Kontinente nicht zu finden ſein dürfte. —

8) Zuſammenſtellung. Die Duisburg-Hammer Linie hat vor der Elberfelder den Vorzug geringerer Betriebs- und Unterhaltungskoſten; ſie iſt geeigneter, einen ausgedehnten durchgehenden Verkehr ſicher und raſch zu befördern; ihre Baukoſten ſind niedriger, auf ihren konkurrirenden Strecken hat ſich ein größeres, zur Koſtenverminderung beitragendes Intereſſe der Gemeinden und Privaten kundgegeben; ihre Rentbarkeit iſt ſicherer. Aber in ſtaatswirthſchaftlicher Beziehung überragt die Elberfelder Linie ihre Konkurrentin ſo weit, daß zu wünſchen wäre, der Staat möge in höheren allgemeinen Rückſichten kein Hinderniß finden, die beträchtlichen Zuſchüſſe zu gewähren, ohne welche dieſe Bahn als Unternehmung einer Geſellſchaft unter den jetzigen Verhältniſſen nicht ausführbar iſt.

Auf Grund mehrfältiger Unterſuchungen und genauer Berechnungen des Hrn. Wiebe ſind in dem fraglichen Berichte die Betriebskoſten eines Zentners durch die ganze Länge der Bahn, wie folgt, zuſammengeſtellt:

	A. Elberfelder Linie, rund 32 Meilen lang. Sgr.	Pf.	B. Duisburg-Hamm Linie, einſchl. der Zweigbahn. rund 38 Meilen lang. Sgr.	Pf.
1) Zinſen des Kapitals für Betriebs-Inventar:				
a. Lokomotive	—	5,2659	—	4,6201
b. Wagen	—	3,6213	—	4,1182
c. Sonſtige Betriebsgeräthe	—	2,3404	—	2,4771
2) Unterhaltung der Bahn:				
a. des Oberbaues	1	10,4090	1	4,1010
b. der Doſſirungen	—	6,8340	—	4,0872
c. der Brücken, Wege-Uebergänge und Tunnel . .	—	10,0970	—	3,4970
d. der geneigten Ebenen	—	1,1702	—	—
3) Betriebskoſten im engeren Sinne:				
a. Verwaltungs- und Betriebs-Perſonal	2	11,1400	3	1,3830
b. Coaks, Holz, Schmiere und Nebenmaterialien .	3	0,9890	2	3,3250
c. Reparatur und Erhaltung der Lokomotive, Wagen und ſonſtigen Betriebsgeräthe	1	8,7200	1	8,0380
d. Bureaukoſten, Magazin der Vorräthe, Unterhaltung der Gebäude, der Möbel u. ſ. w. und Nebenausgaben aller Art	—	4,6267	—	6,1211
Summa .	12	5,2135	10	5,7677

Nachdem wir in dem Vorſtehenden das Wichtigſte aus dem Berichte des Hrn. Hanſemann hervorgehoben haben, wollen wir jetzt im geſchichtlichen Theile der Bahn weiter vorſchreiten.

Die Entſcheidung, ob die Richtung der Bahn über Elberfeld oder über Duisburg genommen werden ſollte, behielt ſich die Staatsregierung bis dahin vor, daß eine bereits von ihr angeordnete techniſche Nachunterſuchung der projektirten Linie an Ort und Stelle Statt gefunden haben würde. — Zwei Monate lang, zu Anfang des Jahres 1842, hielt ſich Herr Hanſemann in Hannover auf, um mit der Hannoveriſchen Regierung wegen des Anſchluſſes der Bahn von Köln nach Minden an die dort anzulegenden Eiſenbahnen zu unterhandeln. Seine Bemühungen führten jedoch zu keinem Reſultate, indem man von Seiten der Hannoveriſchen Regierung beanſtandete, der Bahn von Hannover nach Minden eine ſolche Richtung zu geben, daß ſie eine zweckmäßige Eiſenbahnverbindung zwiſchen Bremen und Minden nicht ausſchloß. Die Folge davon war, daß nunmehr die Führung der Linie von Lippſtadt über Paderborn nach Kaſſel zum Anſchluß an die von da aus nach Halle herzuſtellende Eiſenbahn in Ausſicht genommen werden mußte. Für die Geſellſchaft war dieſe Aenderung ohne Bedenken, da die Linie von Lippſtadt bis zur heſſiſchen Grenze wohl keine höhern Anlagekoſten erforderte und keine geringere Frequenz verſprach, als die von Lippſtadt bis zur hannoveriſchen Landesgrenze. Dennoch ließ ſich nicht verkennen, daß die letztere den Vorzug hatte, da ſie durch

ein ebenes Land weiterführte und ihre Fortſetzung von Hannover über Braunſchweig nach Magdeburg geſichert war, während die Linie über Kaſſel und Halle im Heſſiſchen und im Sächſiſchen ein ſchwieriges Terrain zu überwinden hatte und mehrere verſchiedene Staatsgebiete durchſchnitt. —

Die Verhandlungen, welche ſeit dem März 1842 in Berlin mit den Staatsbehörden über die der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft für die Weiterführung ihrer Bahn bis zur öſtlichen Grenze Weſtphalens zu gewährenden Unterſtützungen und Begünſtigungen gepflogen wurden, waren bis zu der am 31. Mai und am 1. Juni 1842 gehaltenen General-Verſammlung noch nicht zu ihrem Abſchluſſe gediehen, weil man die Entſcheidung von dem Ergebniß der angeordneten techniſchen Nachunterſuchung der verſchiedenen Konkurrenz-Linien abhängig gemacht hatte; Herr Hanſemann konnte jedoch der Geſellſchaft eröffnen:

daß die Staatsregierung die Ausführung einer Eiſenbahn von Köln bis zur öſtlichen Landesgrenze in ihrem Intereſſe für wünſchenswerth und ſelbſt für nothwendig erachtete;

daß ſie bereit ſei, das Unternehmen durch Zuſchüſſe oder Garantieen oder durch beides zugleich ihrerſeits zu fördern;

daß nach einer ſchriftlichen Zuſage des Finanz-Miniſters vom 14. April 1842 die in dieſer Hinſicht zu beſchließenden Bedingungen der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft Behufs der weiteren Verhandlung nach den feſtgeſtellten Grundlagen mitgetheilt werden ſollen, da es an ſich wünſchenswerth erſcheine, daß auf das Unternehmen ihrerſeits eingegangen werde;

daß, damit wegen der weitern Unterſuchungen und Verhandlungen der Angriff des Baues ſelbſt nicht verzögert und das laufende Jahr nicht ungenutzt gelaſſen werde, der Finanz-Miniſter gewünſcht habe, daß mit dem Bau der allen Konkurrenzbahnen gemeinſchaftlichen Strecke von Deutz bis Mehlbroich baldigſt begonnen werden könne, weshalb die erforderlichen Geldmittel zur ſpeziellen Bearbeitung der Anſchläge vorſchußweiſe der Geſellſchaft aus der Staatskaſſe überwieſen werden könnten;

daß der Finanz-Miniſter es befürworten werde, daß der Staat die beſonderen Anlagen und Arbeiten, welche bei den Feſtungen Deutz und Minden im militäriſchen Intereſſe durch die Bahnanlage nothwendig würden, ſowie die Koſten für die Erhöhung oder Vertiefung der Staats-Chauſſeen, wo ſolche von der Eiſenbahn im Niveau überſchritten werden müſſen, auf die Staatskaſſe übernommen und die dem Staate gehörigen, für die Bahn und deren Zubehör nöthigen Immobilien unentgeltlich hergegeben würden;

daß endlich in Ausſicht geſtellt worden, in Beziehung auf die Emiſſion der Aktien, auf das Verhältniß zur Poſtverwaltung, auf die Feſtſetzung des Perſonen- und Gütertarifs und auf die Beſteuerung des Reinertrages der Geſellſchaft günſtigere oder ſicherndere Bedingungen zu gewähren, als durch das Eiſenbahngeſetz vom 3. November 1838 feſtgeſetzt ſind.

Nach dieſem Vortrage des Hrn. Hanſemann beantragte die Direktion folgende Beſchlußnahme:

Die General-Verſammlung ermächtigt die Direktion und beziehungsweiſe den Vice-Präſidenten derſelben, Herrn Hanſemann, die mit dem Staate begonnene Verhandlung wegen Weiterführung der Rheiniſchen Eiſenbahn bis zur öſtlichen Grenze Weſtphalens fortzuſetzen und darüber eine Uebereinkunft zu treffen. Die General-Verſammlung autoriſirt zu gleicher Zeit den Adminiſtrationsrath, dieſer Uebereinſtimmung die Genehmigung zu ertheilen, oder zu verſagen.

Es erhoben ſich jedoch mehrere Stimmen in der General-Verſammlung gegen die Weiterführung der Rheiniſchen Bahn, namentlich aber dagegen, daß der Adminiſtrationsrath ermächtigt werden ſollte, einen Vertrag mit dem Staate deshalb zu genehmigen. Als Gründe für erſteren Punkt wurden angeführt, daß die Thätigkeit der Geſellſchaft durch das neue Unternehmen zerſplittert werde; zu zwei ſo rieſenhaften Unternehmungen reiche Eine menſchliche Kraft nicht aus, und es ſei daher beſſer, das Zweite ſo lange zu vertagen, bis das Erſte vollendet und alles darauf Bezügliche geordnet ſei. In jedem Falle dürfe in die Sache nicht eher eingegangen werden, bis der Staat die Bahnlinie an der linken Rheinſeite mit der an der rechten hinſichtlich der zu gewährenden Vortheile gleichſtelle; überhaupt ſei eine gleiche Behandlung beider Bahnlinien eine nothwendige Bedingung, um ſich in das neue Unternehmen einzulaſſen.

Der Beſchluß der General-Verſammlung nach vielfältigen Diskuſſionen über dieſe Punkte war:

Die Direktion und beziehungsweiſe der Vice-Präſident derſelben, Herr Hanſemann, werden ermächtigt, die mit dem Staate begonnene Unterhandlung wegen Weiterführung der Rheiniſchen Eiſenbahn von Köln bis zur öſtlichen Grenze Weſtphalens fortzuſetzen und darüber eine Uebereinkunft zu treffen, vorbehaltlich der Genehmigung der Geſellſchaft.

Die Unterhandlungen mit den Staatsbehörden wurden nun fortgeſetzt und lieferten im Juni 1843 als Reſultat, daß für die Eiſenbahnverbindung zwiſchen Minden und Köln eine Linie beſtimmt wurde, welche die Ruhr in der Nähe von Duisburg überſchreitet; ferner, daß der Staat eine Zinſen-Garantie von 4 Prozent während der Bauzeit und von 3½ Prozent nach gänzlicher Vollendung der Bahn zuſicherte. Die näheren Bedingungen hierüber waren im Ganzen dieſelben, wie ſie in dem ſpäter zu erwähnenden Statut genehmigt wurden.

Die Rheiniſche Eiſenbahn-Geſellſchaft, durch die damalige höchſt traurige Lage ihres Unternehmens eingeſchüchtert, lehnte es ab, die Bahn von Köln nach Minden unter dieſen Bedingungen auszuführen. Es trat jedoch ſofort eine andere Geſellſchaft, angeblich aus Mitgliedern der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft, proviſoriſch in Köln zuſammen, um unter denſelben Bedingungen das Projekt ins Leben zu rufen. In einer am 23. Auguſt 1843 gehaltenen General-Verſammlung wurden die Statuten berathen und eine proviſoriſche Direktion gewählt, deren Aufgabe dahin geſtellt wurde:

1) Die Genehmigung des Staates zu dem beabſichtigten großen Unternehmen zu erwirken, welches durch einen ununterbrochenen Schienenweg den öſtlichen und weſtlichen Provinzen Preußens eine neue Verbindung gewähren ſollte; und

2) den Zutritt von ferneren Aktionären zu vermitteln, und ſo das nothwendige Baukapital zu beſchaffen, ſowie ohne Zeitverluſt alle zum raſchen und kräftigen Angriffe des Baues nothwendigen Vorbereitungen nach Möglichkeit zu treffen.

Der erſte Theil der Aufgabe war nicht ſo leicht und einfach zu erledigen, als die General-Verſammlung vom 23. Auguſt 1843 in der Unterſtellung vorausſetzte,

„daß durch Annahme aller weſentlichen, vom Staate der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft geſtellten Bedingungen ein unbedingter Anſpruch auf deſſen Zuſtimmung erlangt ſei“;

denn auch zu Düſſeldorf hatte ſich ein Komité zu ähnlichem Zwecke gebildet, und der Finanz-Miniſter verlangte von dem Kölner Komité Enthaltung von jeder ferneren Maaßnahme, bis eine Vereinigung mit jenem Komité zu Stande gekommen ſein würde.

Zur Ordnung dieſes Verhältniſſes und zur Feſtſtellung der vom Staate zu ſtellenden Bedingungen ſandte der Finanz-Miniſter in der Perſon des Geheimen Ober-Finanzraths von Pommer-Eſche II. einen eigenen Kommiſſar nach Köln, und unter deſſen Vorſitze verſammelten ſich drei Deputirte vom Kölner Komité, drei Deputirte aus Düſſeldorf und ein Deputirter aus Elberfeld zu gemeinſamen Verhandlungen, welche bis zum 3. Oktober 1843 währten.

Das Reſultat dieſer Verhandlungen war das modifizirte Statut, welches am 9. Oktober notariſch abgeſchloſſen wurde. Es gelang nämlich den Kölner Deputirten, bei dem Miniſterial-Kommiſſar die Verzichtleiſtung auf Aktien für anderthalb Millionen Thaler zu erwirken, welche der Staat der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft gegenüber zu beſonderen Zwecken für ſich reſervirt hatte, und weſentlich hierdurch wurde es möglich, die Intereſſen der Kölner Kommittenten mit den Intereſſen der Düſſeldorfer Zeichner zu vereinigen, und, ohne jenen zu nahe zu treten, dieſen den Zutritt für die in den tranſitoriſchen Beſtimmungen des Statuts verzeichneten Summen und unter den im Statut ſelbſt aufgeführten Bedingungen zu ſichern. Alle Veränderungen der der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft angebotenen Bedingungen, auf welche der Staat beſtand, wurden in den veränderten Umſtänden und in den gemachten Erfahrungen im Statut aufgenommen.

Auf dieſe Weiſe vorbereitet, wurde daſſelbe der Allerhöchſten Beſtätigung vorgelegt und erhielt dieſe hierauf unter dreien nur die Form, nicht das Weſen der Sache betreffenden leichten Modifikationen durch Allerhöchſte Kabinetsordre vom 18. Dezember 1843. Die hierauf bezügliche Konzeſſions- und Beſtätigungs-Urkunde lautete folgendermaaßen:

„Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc.

Nachdem von der unterm 21. Auguſt 1837 beſtätigten Rhein-Weſer Eiſenbahn-

Aktien-Geſellſchaft das von ihr eingeleitete Unternehmen einer Eiſenbahn zur Verbindung des Rheins mit der Weſer aufgegeben und nunmehr anderweitig nach Inhalt des anliegenden Notarial-Aktes vom 9. Oktober d. J. zum Zwecke der Erbauung und Benutzung einer Eiſenbahn von Köln nach der Landesgrenze bei Minden eine anonyme Geſellſchaft mit einem Grundkapitale von 13 Millionen Thaler gebildet worden iſt, wollen Wir hierdurch zur Ausführung dieſer Eiſenbahn, welche von Deutz ausgehen, bei Duisburg die Ruhr überſchreiten und nach der Landesgrenze bei Minden zum Anſchluſſe an die von Hannover dorthin zu bauende Eiſenbahn geführt werden ſoll, Unſere landesherrliche Zuſtimmung ertheilen, zugleich auch hiermit, nach der Beſtimmung des Art. 37 des Handelsgeſetzbuches Unſerer Rheinprovinz, die ebengedachte Geſellſchaft mit der Benennung: „Köln-Mindener Eiſenbahn-Geſellſchaft“ als eine anonyme Geſellſchaft beſtätigen, und deren Statuten, wie ſolche auf Grund der Seitens Unſeres Finanz-Miniſters gepflogenen Verhandlungen in dem erwähnten Notarial-Akte vom 9. Oktober d. J. feſtgeſtellt worden ſind, mit der Maaßgabe:

zu §. 20, daß die Amortiſation der hierin gedachten Dokumente nicht von der Direktion ſelbſt, ſondern, auf Grund des von ihr nach §§. 20 und 30 veranlaßten Aufgebotes, von Unſerem Landgerichte in Köln auszuſprechen iſt;

zu §. 30, daß im Falle des Eingehens der „Allgemeinen Preußiſchen Zeitung“, ſtatt ihrer eine andere in Berlin erſcheinende Zeitung gewählt werden muß;

zu §§. 49 und 60, daß die darin erwähnten, von der Direktion außer Kours geſetzten Aktien auch von der Direktion ſelbſt, durch einen nach §. 72 zu unterzeichnenden Vermerk, wieder in Kours geſetzt werden dürfen;

in allen Punkten genehmigen, indem Wir insbeſondere, im Anerkenntniſſe der Wichtigkeit der obenbezeichneten Eiſenbahnverbindung für die allgemeinen Landes-Intereſſen, für die Zinſen des Aktien-Kapitals, wie daſſelbe im §. 9 der Statuten vorläufig angenommen worden und demnächſt in Gemäßheit des §. 15 definitiv feſtgeſtellt werden wird, und zwar zum Satze von Drei und Ein halb Prozent, unter den in den Statuten enthaltenen näheren Beſtimmungen und Bedingungen die Garantie des Staats hierdurch bewilligen.

Zugleich beſtimmen Wir, daß, ſoweit nicht in den eben erwähnten Statuten beſondere Feſtſetzungen getroffen worden, die in dem Geſetze über die Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorſchriften, namentlich diejenigen über die Expropriation nebſt den beſonderen Beſtimmungen und Maaßgaben, welche in dem am 10. April 1841 mit der Königl. Hannoveriſchen und der Herzogl. Braunſchweigiſchen Regierung wegen der Herſtellung einer Eiſenbahn von Magdeburg über Braunſchweig und Hannover nach Minden abgeſchloſſenen Staatsvertrages (Geſetzſamml. für 1842 S. 46 flgd.) hinſichtlich der Strecke von Minden bis zur Landesgrenze enthalten ſind, auf die vorgedachte Eiſenbahn-Unternehmung Anwendung finden ſollen.

Die gegenwärtige Konzeſſions- und Beſtätigungs-Urkunde ſoll nebſt den in dem mehrerwähnten Notarial-Akte vom 9. Oktober d. J. enthaltenen Statuten durch die Geſetzſammlung bekannt gemacht werden.

Gegeben Charlottenburg, den 18. Dezember 1843.

(L. S.) gez. Friedrich Wilhelm.

gegengez. Mühler. v. Bodelſchwingh.“

Das Wichtigſte der Statuten heben wir in dem Nachſtehenden hervor:

Die Bahn wird von Deutz ausgehen, bei Duisburg die Ruhr überſchreiten und nach der Landesgrenze bei Minden zum Anſchluß an die von Han-

nover dorthin zu bauende Bahn geführt werden; die Strecke von Minden bis zur Landesgrenze wird jedoch nicht eher in Bau genommen, als bis der Staat nach Maaßgabe der noch mit der Hannoveriſchen Regierung zu führenden Verhandlungen die Zuſtimmung dazu ertheilt. Die Beſtimmung der Bahnlinie und die Fortſetzung des Bauprojekts bleibt dem Königl. Finanz-Miniſterium vorbehalten. Die Geſellſchaft kann den Güter- und Perſonentransport auf der Bahn für eigene Rechnung betreiben. Sie wird, wenn auch andere Unternehmer dieſe Transporte beſorgen möchten, davon ein Bahngeld erheben. Der Tarif ſowohl für die Güter- als die Perſonenbeförderung, ſowie der Tarif für das Bahngeld, ingleichen jede Aenderung dieſer Tarife, bedarf der Zuſtimmung des Königl. Finanz-Miniſteriums. Auch bleibt demſelben nicht nur die Genehmigung, ſondern, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf anderen Bahnen zu ſichern, auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten. Mit landesherrlicher Genehmigung kann die Geſellſchaft auch Zweigbahnen von den nicht von der Hauptbahn berührten Orten zur Hauptbahn bauen und benutzen. Ueber die Anlage ſolcher Zweigbahnen beſchließt die General-Verſammlung; jedoch wird hinſichtlich der projektirten Zweigbahnen nach Mühlheim a. d. Ruhr, nach Ruhrort und nach dem Hafen bei Duisburg die Beſchlußnahme dem Adminiſtrationsrath übertragen. Sollte in Folge weiterer Vervollkommnung in den Transportmitteln eine noch beſſere oder wohlfeilere Förderung der Transporte als auf Eiſenſchienen möglich werden, ſo kann die Geſellſchaft auch das neue Förderungsmittel herſtellen und die Bahn demſelben angemeſſen benutzen. Die Geſellſchaft kann, unter Genehmigung des Königl. Finanz-Miniſteriums, mit den Unternehmern von Eiſenbahnen, die in direkter Verbindung mit ihrer (der Geſellſchaft) Bahn ſtehen oder errichtet werden, Verträge wegen der gegenſeitigen Benutzung ſchließen, oder auch in ſolchen Eiſenbahnen ſich betheiligen.

Das Aktien-Kapital wird vorläufig auf 13 Millionen Thaler feſtgeſetzt und zerfällt in 65000 auf die Inhaber lautende Aktien von 200 Thlr. Von dieſem Aktien-Kapital übernimmt der Staat den ſiebenten Theil, in runder Summe von 1,860000 Thlr. oder 9300 Stück Aktien. Die übrigen ſechs Siebentel, in runder Summe von 11,140000 Thlr., werden durch 55700 Stück Aktien, welche im Wege der Aktien-Zeichnung untergebracht werden, beſchafft. Die Einzahlungen der Aktien erfolgen, nach der Wahl der Aktionäre, in Köln, Düſſeldorf und Berlin, ſowie in den Städten, welche ſonſt zu dieſem Zweck etwa deſignirt werden. Die gedachten Einzahlungen ſind in Raten bis zu 50 Prozent ſucceſſive nach den nähern Beſtimmungen der Direktion zu leiſten, und zwar innerhalb zweier Monate nach einer von der letztern erlaſſenen öffentlichen Aufforderung. Ueber den Betrag der Aktien hinaus iſt der Aktionär, unter welcher Benennung es auch ſei, zu Zahlungen nicht verpflichtet. Sämmtliche auf die zu emitiirenden 65000 Stück Aktien geleiſtete Einzahlungen werden während der Bauzeit bis zum Schluſſe des Jahres, in welchem die ganze Bahn von Köln nach Minden in Betrieb geſetzt wird, mit 4 Prozent jährlich verzinſt; dieſe Zinſen werden aus dem Kapital entnommen, ſoweit ſie nicht durch den bis zu jenem Zeitraum aus dem Betriebe aufkommenden Ertrag ge-

deckt werden. Bei Ablauf des eben gedachten Jahres wird das Kapital, welches ſich a. für den Bau der Bahn von Köln nach der Landesgrenze bei Minden ſammt allem Zubehör, b. für das Betriebsmaterial, c. für die Beſtreitung der Generalkoſten, d. für die Zinſen der geleiſteten Einzahlungen als nothwendig ergiebt, mit Zuziehung des Königl. Finanz-Miniſteriums definitiv berechnet und feſtgeſtellt. Sofern ſich ein Mehrbedarf über den angenommenen Betrag von 13 Millionen Thaler herausſtellen ſollte, wird dieſer entweder durch Erhöhung des Aktien-Kapitals in der Art, daß von den anderweit zu emittirenden Aktien ein Siebentel vom Staat übernommen, der Ueberreſt im Wege der Aktien-Zeichnung untergebracht wird, oder durch Aufnahme einer Anleihe mittelſt Emiſſion auf den Inhaber lautender Obligationen beſchafft. Die Beſchlußnahme über die Wahl des einen oder des andern Weges erfolgt auf den Vorſchlag der Direktion durch den Adminiſtrationsrath unter Zuſtimmung des Finanz-Miniſteriums.

Vom 1. Januar des auf die Eröffnung der ganzen Bahn von Köln nach Minden folgenden Jahres an wird der aufkommende Ertrag dieſer Bahn, ſo wie der weiteren Strecke bis zur Landesgrenze, nach Maaßgabe folgender Beſtimmungen als Zinſen und Dividenden vertheilt:

1) Aus dem aufkommenden Ertrage werden zunächſt:
   a. die Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskoſten, mit Einſchluß der für die Erneuerung des Oberbaues und des Betriebsmaterials erforderlichen Beträge;
   b. die Zinſen für die etwa zu emittirenden Obligationen, einſchließlich des für deren Amortiſation auszuſetzenden Fonds,

   entnommen.

2) Von dem hiernächſt verbleibenden Ertrage wird jährlich eine mit Zuſtimmung des Königl. Finanz-Miniſteriums auf den Antrag der Direktion vom Adminiſtrationsrathe feſtzuſetzenden Quote zur Bildung eines Reſervefonds für außerordentliche und nicht vorherzuſehende Fälle vorweg entnommen.

   Der Beſtand deſſelben darf nur in Folge eines der Genehmigung des Königl. Finanz-Miniſteriums unterliegenden Beſchluſſes des Adminiſtrationsrathes über 3 Prozent des Aktien-Kapitals erhöht werden.

3) Der nach Abzug der Beträge sub 1 und 2 ſich ergebende Reſt bildet den Reinertrag. Aus demſelben werden zunächſt auf ſämmtliche Aktien $3\frac{1}{2}$ Proz. jährliche Zinſen in $\frac{1}{2}$jährlichen Terminen gezahlt. Der Ueberſchuß wird nach Abzug der den Mitgliedern des Adminiſtrationsrathes und der Direktion, ſowie den Beamten, ſtatutengemäß oder kontraktlich zu gewährenden Tantièmen, vorbehaltlich des nach Nr. 4 dem Staate zufallenden Antheils, auf ſämmtliche Aktien als Dividende vertheilt.

4) Wenn der Reinertrag ſich auf mehr als 5 Prozent des Aktien-Kapitals beläuft, ſo fällt von dieſem Ueberſchuſſe über 5 Prozent der dritte Theil dem Staate zu, um nach ſeinem Ermeſſen zur Ausgleichung etwa geleiſteter oder künftig zu gewährender Zinſenzuſchüſſe oder zum Ankaufe von Aktien nach dem Tageskourſe verwendet zu werden.

Für den Fall, daß der Reinertrag nicht dazu hinreichen ſollte, um für die ſämmtlichen Aktien einen jährlichen Zinſengenuß von 3½ Prozent zu gewähren, wird vom Staate der hierzu nöthige Zuſchuß geleiſtet, und dieſer Zinſengenuß unbedingt garantirt, ſo lange nicht die Amortiſation der Aktien vollſtändig beendigt iſt.

Zur Amortiſation werden vom Staate, und zwar von dem auf die Eröffnung der ganzen Bahn von Köln nach Minden folgenden Jahre ab, jährlich verwendet:

1) die Zinſen und die Dividenden, welche auf das vom Staate übernommene Siebentel der Aktien fallen, mindeſtens alſo ein halbes Prozent des geſammten Aktien-Kapitals;

2) die Zinſen und die Dividenden der amortiſirten Aktien.

Die Ausloosung findet am 1. Juli jeden Jahres Statt, und ſobald ſämmtliche Aktien auf dieſe Weiſe vom Staate erworben ſind, wird die Bahn und das Betriebsmaterial, nebſt dem geſammten Zubehör, dem Reſervefonds und den ſämmtlichen Aktivis und Paſſivis, Eigenthum des Staats.

In jeder General-Verſammlung, welche jährlich einmal regelmäßig im zweiten Jahresquartale oder früher, ſonſt nur außergewöhnlich Statt findet, wird der Staat durch einen von ihm zu beſtellenden Kommiſſarius vertreten, welcher nicht Aktionär zu ſein braucht. Die Anzahl der Stimmen, auf welche ſich ſein Stimmrecht bezieht, iſt bei jeder General-Verſammlung dem ſechsten Theile der durch die ſämmtlichen übrigen Aktionäre vertretenen Stimmen gleich, ſie erhöht ſich jedoch mit Rückſicht auf die eintretende ſucceſſive Einlöſung der Aktien in dem Maaße, daß dem Staate nach Ablauf von

15 Jahren ein Sechstel,
25 „ „ Fünftel,
35 „ „ Viertel,
und demnächſt nach 40 „ „ Drittel der ſämmtlichen in jeder General-Verſammlung vertretenen Stimmen zukommt.

Der Adminiſtrationsrath beſteht aus 18 Mitgliedern; hinſichtlich des Wohnorts der Mitglieder deſſelben gilt keine Beſchränkung, als daß derſelbe nicht über zehn Meilen von der Bahn entfernt ſein darf. Die Mitglieder müſſen 5 Aktien beſitzen oder erwerben, welche während der Amtsdauer bei der Direktion deponirt und außer Kours geſetzt werden; die Wahl des Adminiſtrationsrathes erfolgt durch die General-Verſammlung, und ernennt das Königl. Finanz-Miniſterium aus den Mitgliedern deſſelben einen Präſidenten und einen Vice-Präſidenten. Wenigſtens jährlich ein Mal findet eine Plenarſitzung Statt, welche durch den Präſidenten, oder in deſſen Abweſenheit durch den Vice-Präſidenten berufen wird. Die Berufung erfolgt mindeſtens 6 Tage vor dem beabſichtigten Zuſammentritt, und ſollen in dem Berufungsſchreiben die Gegenſtände der Berathung im Allgemeinen angegeben werden.

Der Adminiſtrationsrath iſt verpflichtet:

1) die von den beſoldeten Beamten oder Angeſtellten der Geſellſchaft zu leiſtenden Kautionen auf den Antrag der Direktion oder nach eigenem Ermeſſen feſtzuſtellen;

2) die von der Direktion (jährlich) vorzulegenden Etats zu prüfen und die Genehmigung zu geben oder zu verweigern;
3) über alle Anträge der Direktion Beſchluß zu faſſen;
4) über die von der Direktion jährlich vorzulegende Rechnung, nach erlangter Ueberzeugung von deren Richtigkeit, Decharge zu ertheilen.

Zur Prüfung dieſer Rechnung und der dazu gehörigen Beläge wird jährlich aus der Mitte des Adminiſtrationsraths ein Rechnungs-Reviſor von dem Königl. Finanz-Miniſterium ernannt. So lange der Bau nicht beendet iſt, können auf gleiche Weiſe mehrere Rechnungs-Reviſoren ernannt werden.

Der Adminiſtrationsrath nimmt nicht Theil an der ausführenden Verwaltung, für welche die Direktion allein beſtellt und verantwortlich bleibt, iſt aber zu Folgendem befugt:

1) Er kann, unter Zuziehung des Spezial-Direktors oder eines Direktors, außergewöhnliche Kaſſen-Reviſionen bei den Kaſſirern oder Empfängern der Geſellſchaft durch eines oder mehrere ſeiner Mitglieder halten laſſen, wozu der Präſident und der Vice-Präſident von Amts wegen ohne weiteren Beſchluß befugt ſein ſollen.
2) Der Präſident, ſo wie auch der Vice-Präſident, kann in den Büreaus der Direktion von deren Protokollen, Beſchlüſſen, Büchern und Dokumenten, ſowie von ihrer Rechnungsführung und techniſchen Adminiſtration, Kenntniß nehmen; auch kann der Adminiſtrationsrath mit einer Majorität von wenigſtens zwölf Stimmen noch einem ſonſtigen Mitgliede die Befugniß zu einer ſolchen Kenntnißnahme beilegen, jedoch nicht für eine längere Zeit als 1 Jahr.
3) Der Adminiſtrationsrath kann mit einer Majorität von wenigſtens 12 Mitgliedern einen gewählten Direktor vom Dienſte ſuspendiren, iſt alsdann aber verpflichtet, bei der nächſten General-Verſammlung auf die Entlaſſung dieſes Direktors anzutragen. Wenn dieſe Verſammlung den Antrag verwirft, ſo iſt dadurch die vom Adminiſtrationsrathe ausgeſprochene Suspenſion vom Dienſte von ſelbſt aufgehoben.
4) Bei ſich ergebender Veranlaſſung kann der Adminiſtrationsrath mit einer Majorität von wenigſtens zwölf Stimmen die Berufung einer außerordentlichen General-Verſammlung einleiten.
5) Der Adminiſtrationsrath kann, wenn wenigſtens zwölf ſeiner Mitglieder verſammelt ſind, auf den Antrag der Direktion Abtheilungen aus ſeiner Mitte ernennen und denſelben die Funktionen, die er im Ganzen ausübt, theilweiſe übertragen.

Hierbei gelten folgende Regeln:

a. eine Abtheilung muß wenigſtens aus drei Mitgliedern beſtehen:
b. der Präſident, reſp. Vice-Präſident iſt Vorſitzender der Abtheilung, zu welcher er deſignirt iſt. Für die Abtheilungen, zu welchen der Präſident oder der Vice-Präſident nicht gehört, wird der Vorſitzende aus den deſignirten Mitgliedern vom Präſidenten ernannt.

Wenn in einer Abtheilung der Vorſitzende nicht gegenwärtig iſt, ſo wird der Vorſitz von dem älteſten Abtheilungsmitgliede geführt;

c. die Abtheilung verſammelt ſich auf Berufung der Direktion oder eines von ihr kommittirten Direktors oder höhern Beamten;

d. von den Funktionen des Adminiſtrationsraths können den Abtheilungen nicht ſolche übertragen werden, zu deren Ausübung wenigſtens 12 Mitglieder in der Verſammlung gegenwärtig ſein müſſen;

e. die Direktion kann, wenn ſie den Beſchluß einer Abtheilung dem Intereſſe der Geſellſchaft zuwider laufend erachtet, auf die Entſcheidung des Plenums rekurriren.

Die Rechnungs-Reviſoren erhalten für ihre Mühwaltung eine Vergütung, deren Betrag von dem Adminiſtrationsrathe feſtgeſtellt wird und in der Regel vierhundert Thaler nicht überſteigen ſoll. Im Uebrigen werden die Mitglieder des Adminiſtrationsrathes nicht beſoldet, erhalten aber Erſatz der durch ihre Funktionen herbeigeführten Auslagen. Außerdem kann die General-Verſammlung beſchließen, daß Beträge bis zu einem Prozent des Ueberſchuſſes, welchen der Reinertrag nach Abzug von 3½ Prozent Zinſen vom Aktien-Kapital ergiebt, unter die Mitglieder des Adminiſtrationsrathes, nach dem Maaßſtabe ihrer häufigern oder ſeltenern Gegenwart bei den Verſammlungen, vertheilt werden. Der Präſident und der Vice-Präſident ſollen dabei, nach eben dieſem Maaßſtabe, jeder im dreifachen Verhältniß gegen die übrigen Mitglieder, betheiligt werden.

Die Direktion, welche in Köln ihren Sitz hat, beſteht aus ſieben Mitgliedern. Sechs derſelben werden von der General-Verſammlung gewählt, und zwar vier aus der Anzahl der in Köln und zwei aus der in Düſſeldorf wohnhaften Aktionäre. — Ein Mitglied, welches nicht Aktionär zu ſein braucht, wird vom Staate ernannt; auch bleibt dem letzteren vorbehalten, für Verhinderungsfälle einen Stellvertreter für daſſelbe zu beſtellen. Die gewählten Mitglieder müſſen zehn Aktien der Geſellſchaft beſitzen oder erwerben, welche während der Amtsdauer von der Direktion außer Kours geſetzt und deponirt werden. — Alle zwei Jahre, in der erſten auf die ordentliche General-Verſammlung folgenden Sitzung der Direktion, treten drei von den gewählten Mitgliedern, und zwar zwei von den in Köln und eins von den in Düſſeldorf wohnhaften aus, und an deren Stelle drei neue Mitglieder ein, welche von der vorgedachten General-Verſammlung zu wählen ſind. — Der Austritt erfolgt das erſte Mal nach dem Looſe; die Austretenden ſind wieder wählbar. — Jährlich erwählt die Direktion aus ihrer Mitte einen Präſidenten, welcher in Verhinderungsfällen ſeinen Stellvertreter aus der Anzahl der übrigen Mitglieder bezeichnet. Die Direktion verſammelt ſich regelmäßig in periodiſchen, im Voraus von ihr feſtzuſetzenden Sitzungen; ſie beſorgt die obere Leitung der Geſchäfte und Angelegenheiten der Geſellſchaft innerhalb der durch die Statuten gezogenen Grenzen und Formen, und vertritt daher die Geſellſchaft in allen Verhandlungen und Verträgen mit Behörden oder dritten Perſonen, insbeſondere auch bei Vergleichen, Erwerbung oder Veräußerung von Immobilien, Eintragung und Löſchung von Hypotheken, ſo wie bei allen Rechts-

ſtreitigkeiten oder ſonſtigen gerichtlichen Verhandlungen. Die Anſtellung und Entlaſſung der Beamten der Geſellſchaft, ſo wie die Feſtſtellung ihrer Beſoldung, gehen von der Direktion aus. Sie iſt jedoch nicht befugt, Perſonen für den Dienſt der Geſellſchaft auf längere Zeit als zehn Jahre zu engagiren; eben ſo wenig iſt ſie zur Abſchließung von Verträgen befugt, durch welche Penſionen zur Laſt der Geſellſchaft gewährt würden. Ohne Genehmigung des Adminiſtrationsrathes iſt die Direktion nicht befugt, über nachſtehende Gegenſtände Beſchlüſſe auszuführen oder Verträge definitiv abzuſchließen, nämlich:

a. die Anſtellung des Spezial-Direktors und aller Beamten oder Hülfsarbeiter, welche für eine längere Zeit als fünf Jahre angenommen werden, oder deren jährliche Beſoldung mehr als vierhundert Thaler beträgt;
b. Kauf und Veräußerung von Immobilien, mit Ausnahme der zum Zwecke der Bahnanlage und aller dabei erforderlichen Arbeiten und Materialien zu erwerbenden und reſp. erworbenen und ſpäter zu jenem Zwecke nicht mehr erforderlichen Immobilien;
c. Leiſtungen von Arbeiten oder Lieferungen auf andere Weiſe, als durch öffentliche Verdingung an den Mindeſtfordernden, inſofern das Objekt die Summe von zweitauſend Thaler überſteigt, mit Ausnahme der unter d und e beſtimmten Fälle;
d. Ankauf oder Verkauf von Maſchinen oder Utenſilien, wenn der Werth die Summe von zwanzigtauſend Thaler überſteigt;
e. Aufführung von Gebäuden und Errichtung von Anlagen, deren Koſten die Summe von zehntauſend Thaler überſteigen;
f. Feſtſetzung des Bahngeldes;
g. Feſtſetzung des Tarifs für den Transport von Perſonen, Waaren und ſonſtigen Gegenſtänden;
h. Vereinbarungen mit Unternehmern von Eiſenbahnen, die in direkter Verbindung mit ihrer Bahn ſtehen oder errichtet werden.

Die vorbehaltene Genehmigung Seitens des Adminiſtrationsraths kann, ſo weit es thunlich iſt, vorgängig, oder auch nach einem allgemeinen, jährlich aufzuſtellenden Etat ertheilt werden.

Die Mitglieder der Direktion erhalten, außer dem Erſatze für Reiſekoſten oder andere durch ihre Funktionen veranlaßten Auslagen, eine Entſchädigung für ihre Mühwaltung. Dieſe Entſchädigung ſoll in einer Tantième an dem Ueberſchuſſe, welchen der Reinertrag nach Abzug von 3½ Prozent Zinſen vom Aktien-Kapital ergiebt, beſtehen, und kann im Ganzen bis auf 4 Prozent von jenem Ueberſchuſſe durch den Adminiſtrationsrath feſtgeſetzt werden. So lange ein ſolcher Ueberſchuß nicht eingetreten iſt, kann der Adminiſtrationsrath die Entſchädigung bis zum Geſammtbetrage von dreitauſend Thaler jährlich gewähren.

Der vom Staate ernannte Direktor erhält von der Geſellſchaft keine Beſoldung oder weitere Entſchädigung für ſeine Mühwaltung, indem er vom Staate beſoldet und für Reiſe- und andere Koſten entſchädigt wird. Ob der-

ſelbe an der Tantième Theil nehme, hängt von der Beſtimmung des Königl. Finanz-Miniſteriums ab.

Als erſter Verwaltungsbeamte zur Führung der Geſchäfte nach den Beſchlüſſen der Direktion wird ein Spezial-Direktor angeſtellt; die Anſtellung deſſelben, ſo wie der übrigen Beamten, erfolgt durch die Direktion, wogegen dem Königl. Finanz-Miniſterium die Beſtätigung

a. des Spezial-Direktors und ſeines etwaigen Subſtituten,
b. des oder der höheren techniſchen Beamten für die Leitung des Baues und des Betriebes,
c. des Haupt-Kaſſirers

vorbehalten iſt, und zwar hinſichtlich der ad a und b gedachten Beamten, mit der Maaßgabe, daß es dem Königl. Finanz-Miniſterium frei ſteht, die von der Direktion hierzu vorgeſchlagenen Perſonen ohne Angabe von Gründen zu verwerfen und in einem ſolchen Falle die Wahl dieſer Beamten ſelbſt zu treffen.

Sollte der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zinſen-Garantie genöthigt ſein, in fünf auf einander folgenden Jahren einen Zuſchuß zu leiſten, oder ſollte der Zuſchuß in einem Jahre mehr als 1½ Prozent des feſtgeſetzten Aktien-Kapitals betragen, ſo ſteht demſelben die Befugniß zu, die Adminiſtration und den Betrieb der Bahn von Köln nach der Landesgrenze bei Minden zu übernehmen, unter allen Umſtänden aber die garantirten 3½ Prozent Zinſen zu gewähren. Wenn bei dieſer Adminiſtration von Seiten des Staats der Reinertrag in drei hinter einander folgenden Jahren mehr als 3 Prozent des Aktien-Kapitals betragen hat, iſt die Geſellſchaft berechtigt, die Verwaltung wieder zu übernehmen.

Für die auf der Bahn zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfniſſen, ſo wie von Militär-Effekten jeglicher Art, gilt daſſelbe, was bei der Niederſchleſiſchen Eiſenbahn und anderen, in der neueren Zeit konzeſſionirten geſagt iſt.

Dieſes wäre das Wichtigſte, was wir aus dem Statut hervorheben wollen, weshalb wir zu dem ferneren Wirken des proviſoriſchen Komités zurückkehren. Die zweite Aufgabe deſſelben war, wie wir ſchon erwähnt haben:

> den Zutritt von ferneren Aktionären zu vermitteln und ſo das nothwendige Baukapital zu beſchaffen, ſo wie ohne Zeitverluſt alle zum raſchen und kräftigen Angriff des Baues nothwendigen Vorbereitungen nach Möglichkeit zu treffen.

Durch die zwiſchen dem Staate und der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft geführten Verhandlungen war dieſelbe weſentlich erleichtert, da eine Zinſen-Garantie und eine ſtarke Betheiligung der Aktionäre am Gewinn in Ausſicht ſtand und der am 24. Auguſt 1843 abgehaltene Termin zur Aktienzeichnung in Köln eine den Bedarf etwa vierfach überſteigende Betheiligung ergab. Die hierdurch nothwendig gewordene Reduktion konnte jedoch nicht eher erfolgen, als bis über die rechtliche Exiſtenz der Geſellſchaft und das getheilte Recht der Zeichner zu Köln und zu Düſſeldorf entſchieden war; alsdann erfolgte

ſie aber auch ſofort, und zwar nach folgenden, dem Statut angehängten Beſtimmungen:

Vorzugsweiſe ſind bei der im Wege der Aktienzeichnungen unterzubringenden Summe von 11,140000 Thlr. zu berückſichtigen:

a. die von den Aktionären der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft angemeldeten Zeichnungen zum Betrage von . . . . 2,095200 Thlr.

b. diejenigen Aktienzeichnungen, welche auf den Grund der von der Direktion jener Geſellſchaft bekannt gemachten Bedingungen vom März 1841 bis zur Summe von . . . . 885400 „
erfolgt ſind;

c. das Stammkapital, welches durch die Unterſchriften der am 19. Auguſt 1843 zur Begründung der Geſellſchaft in Köln zuſammengetretenen 53 Aktienzeichner für eine Summe von . . . . 347800 „
gebildet iſt

Solche ſind daher für die Totalſumme von . . . . . . 3,328400 Thlr.
einer Reduktion nicht unterworfen.

Auf die nach deren Abzug übrigbleibende Aktienſumme von . . . . 7,811600 „
konkurriren:

a. die in Köln auf den Grund der Bedingungen vom 24. Auguſt 1843 an demſelben Tage angemeldeten Aktienzeichnungen zum Betrage von . . . . . . 31,740500 „

b. diejenigen Aktienzeichnungen, welche bei dem in Düſſeldorf zur Gründung einer anonymen Geſellſchaft, Behufs Herſtellung der Köln-Mindener Eiſenbahn, gebildeten Komité vor dem 15. September 1843 bis zum Belaufe von . . . . 11,159000 „
geſchehen ſind, wobei jedoch ſolche Zeichnungen, die für Rechnung dritter Perſonen gemacht ſind, nur in ſo weit berückſichtigt werden, als ein dazu beſtandener Auftrag bis zum 18. Oktober 1843 einſchließlich nachgewieſen wird.

Bei der Ausgleichung jener Konkurrenz werden nachſtehende Beſtimmungen befolgt:

a. Sofern dieſelben Intereſſenten, ſowohl bei der Oſtrheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft, als bei dem Düſſeldorfer Komité, ſich haben einſchreiben laſſen, wird nur eine Einzeichnung, und zwar bei Verſchiedenheit der Summen die größte, berückſichtigt.

Daſſelbe gilt hinſichtlich derjenigen, welche ſich, ſei es in Köln oder in Düſſeldorf, zwei oder mehrere Mal durch verſchiedene Mandatare haben einſchreiben laſſen.

b. Die Einzeichner von fünf Aktien und weniger ſind einer Reduktion nicht

unterworfen; auch ſoll eine ſolche nur in ſo weit Statt finden, daß dem einzelnen Zeichner eine Betheiligung mit wenigſtens fünf Aktien verbleibt.

c. Diejenigen Intereſſenten, welche nach den vorhergehenden Beſtimmungen einer Reduktion nicht unterworfen ſind, kommen mit den anderweitig von ihnen gemachten Zeichnungen nur in dem Maaße in Anſatz, daß der Betrag dieſer Zeichnungen vorweg um diejenige Summe verkürzt wird, welche einer Reduktion nicht unterliegt.

d. der Aktienbetrag, welcher den einzelnen Intereſſenten, für welche gleichzeitig in Köln und in Düſſeldorf Zeichnungen angemeldet worden, in Folge der Reduktion verbleibt, wird nach Verhältniß der für ſie in Köln und in Düſſeldorf gezeichneten Beträge den reſpektiven Anmeldungen aufgegeben.

Nachdem die proviſoriſche Direktion nach dieſen Beſtimmungen die Vertheilung des Aktienkapitals angeordnet hatte, wurde im Monat November 1843 die erſte Einzahlung von 10 Prozent ausgeſchrieben, welche ſo prompt erfolgte, daß von der ausgegebenen Anzahl von nahe 55500 Stück Aktien blos 38 im Rückſtand blieben.

Das Königl. Haupt-Banko-Direktorium gewährte in Köln und in Berlin die koſtenfreie Annahme der Einzahlungen, deren Betrag im Ganzen 1,108871 Thlr. 20 Sgr. 7 Pf. war.

Am 6. und 7. Februar 1844 wurde hierauf eine General-Verſammlung gehalten, und in dieſer, ſtatt des proviſoriſchen Direktoriums, die Direktion und der Verwaltungsrath der Geſellſchaft gewählt.

Die Lieferung von verſchiedenen zum Bahnbau erforderlichen Materialien iſt kontraktlich feſtgeſtellt, der Oberbau ſelbſt iſt an mehreren Stellen, von Deutz bis zum Regierungsbezirke Düſſeldorf, in Angriff genommen; es ſteht mithin zu erwarten, daß die Feſtſtellung der ganzen Linie bald erfolgen und daß alsdann auf allen Punkten zugleich thätig ans Werk gegangen wird.

Sichere Ausſicht iſt vorhanden, daß im Jahre 1847 die ganze Bahn dem Verkehre eröffnet wird. Die Vollendung der Strecke auf hannoveriſchem Gebiet, von Minden bis Hannover, muß bis zu dieſem Zeitpunkte gleichfalls geſchehen ſein, und da die Verbindung Hannovers mit Berlin jetzt ſchon durch mehrere ſich an einander ſchließende Eiſenbahnen hergeſtellt iſt, ſo wird man alsdann die Tour von Köln bis Berlin ohne Unterbrechung vermittelſt Dampfwagen zurücklegen können.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Nachdem Herr Hanſemann 3 Linien für die Bahn von Köln nach Minden unterſucht hatte, erfolgte die Allerhöchſte Entſcheidung dahin, daß dieſelbe bei Duisburg die Ruhr überſchreiten ſollte, und da der Teutoburger Wald bei Bielefeld nur einen von der Natur angewieſenen Uebergang geſtattete, ſo waren, außer den beiden Endpunkten, in der Bahnlinie 2 Punkte gegeben, die nothwendig berückſichtigt werden mußten. Was ſich bis jetzt aus den veröffentlichten Nachrichten und aus dem Hanſemannſchen Projekte über die

Führung der Bahn beſtimmen läßt, wollen wir in dem Nachſtehenden angeben.

Ob der Bahnhof bei der Stadt Deutz nördlich oder ſüdlich derſelben zu liegen kommen wird, iſt noch nicht entſchieden, da ſich auf beiden Seiten Vor- und Nachtheile darbieten. Der ſüdliche Bahnhof oder Tempelwall beſteht zur Zeit größtentheils aus einem zuſammenhängenden Grundſtücke, welches ohne Schwierigkeiten erworben werden kann; das hoch gelegene Niveau iſt keiner Ueberſchwemmung ausgeſetzt; die Verbindung mit dem Rheine iſt ganz leicht zu bewerkſtelligen, wo ein prachtvolles Werft und ein tiefes Fahrwaſſer in jeder Jahreszeit beizulegen erlaubt. Nördlich der Stadt finden ſich dieſe Vortheile nicht, das Terrain zu einem dort anzulegenden Bahnhofe würde mehrere Grundſtücke in ſich begreifen, häufigen Ueberſchwemmungen ausgeſetzt ſein, wenn man nicht bedeutende Aufträge machen wollte; am Rheinufer fehlt das Werft, es müßte ein neues erbaut und das Rheinbett bedeutend vertieft werden, damit Schiffe bei niederem Waſſerſtande anlegen können. Als Vortheil dieſes Bahnhofes iſt jedoch hervorzuheben, daß er dem der Rheiniſchen Eiſenbahn gegenüber liegt, wodurch eine beſſere Verbindung zwiſchen beiden Bahnen, wahrſcheinlich durch Dampffähren, bewirkt werden könnte.

Die Eiſenbahn ſelbſt würde von Deutz nach Mülheim am Rhein gehen, zwiſchen Kupperſteg und Mehlbroich die untere Wupper überſchreiten, Wiesdorf berühren und alsdann Düſſeldorf erreichen. Nach dem Hanſemannſchen Projekte führt die Bahn öſtlich der Kölner Chauſſee an der Stadt vorbei, ſo daß nur die äußerſten Häuſer der Vorſtadt, genannt Flinger Steinweg, berührt werden; in dieſer Gegend iſt auch der Bahnhof projektirt, ſo daß ein Anſchluß der Bahn an den Rhein nicht Statt findet. Für den Handel und die Spedition von Düſſeldorf iſt es indeſſen Bedürfniß, die Bahn hier mit dem Rheinufer verbunden zu ſehen, was ſich am einfachſten dadurch erreichen ließe, wenn man die Bahn näher an die Stadt heranführte und den Bahnhof neben den der Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn legte, ſo daß von da ab die Verbindung mit dem Rheine auf dem bereits beſtehenden Schienenwege der Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn-Geſellſchaft Statt finden kann. Aus den vorerwähnten Gründen iſt deshalb auch die Bahnanlage in dieſer Art durch Allerhöchſten Beſchluß feſtgeſetzt worden.

Dieſe Anlage wird die Linie aber um etwa $\frac{1}{4}$ Meile verlängern, außerdem eine zweimalige Ueberſchreitung der Chauſſee und 1 Brückthor nothwendig machen, überhaupt erhebliche Mehrkoſten verurſachen. Das Intereſſe des Eiſenbahn-Unternehmens hierbei war beſonders deshalb, weil die Bahn bei Deutz und bei Duisburg ſich dem Rheinſtrome ohnedies anſchließt, weniger bedeutend als das der Stadt Düſſeldorf, weshalb man die erwähnte Anlage weſentlich von den Begünſtigungen abhängig machte, welche die Stadt Düſſeldorf gewähren würde.

Von Düſſeldorf geht die Bahn über Derendorf, Rath, Calcum, Angermund, Rahm nach Duisburg, nachdem ſie bei Altſtaden die Ruhr überſchritten hat; von dem bei Duisburg anzulegenden Bahnhofe wird eine etwa $\frac{1}{4}$ Meile lange Zweigbahn nach dem Duisburger Hafen führen, vorzüglich um den

Steinkohlenhandel zu befördern. Die Ruhrbrücke bei Altſtaden iſt das wichtigſte Bauwerk auf der ganzen Strecke; das Inundationsgebiet der Ruhr erheiſcht außerdem eine bedeutende Dammſchüttung.

Anfangs ſollte die Ruhr unterhalb Altſtaden, bei Swiſenkamp, überſchritten und alsdann die Bahn über Oberhauſen (wo die bedeutende Maſchinenbau-Anſtalt von Jakobi, Haniel und Huyſſen ſich befindet) nach Delwig geführt werden; letzterer Ort bezeichnet den Abhang des Gebirges, welches hier umgangen werden muß. Mit Abkürzung dieſer Linie jedoch und etwas vermehrten Koſten wurde die Bahn ſüdlicher gelegt, um ſie näher an das in ſtarker gewerblicher Entwickelung zu einer beträchtlichen Stadt emporblühende Mühlheim an der Ruhr heranzubringen. Eine Zweigbahn nach dieſer Stadt iſt mit in die Koſten-Ueberſchläge aufgenommen. Obgleich die Stadt Ruhrort bisher keine Schritte gethan hat, um ſich durch eine Zweigbahn anzuſchließen, ſo erſchien es doch zweckmäßig, bei der Projektirung der Mühlheimer Zweigbahn, die künftige Verbindung Ruhrorts mit der Hauptbahn zu berückſichtigen. Denn Duisburg, welches von der, die bedeutende Kohlen-Produktion von Eſſen bis Dortmund aufnehmenden Hauptbahn direkt berührt wird, erhält dadurch in Bezug auf den Steinkohlenhandel eine ſo vortheilhafte Lage, daß Ruhrort in der Folge, um mit Duisburg konkurriren zu können, ſich genöthigt ſehen dürfte, einen Anſchluß an die Hauptbahn zu ſuchen Es iſt alſo nützlich, daß die Zweigbahn von Mühlheim an der Ruhr die Hauptbahn an demſelben Punkte treffe, wo die ſpäter von Ruhrort her anzulegende in dieſe einmündet, damit die beiden Zweigbahnen als zweckmäßige Verbindung zwiſchen Mühlheim und Ruhrort benutzt werden können.

Die Behörden von Mühlheim an der Ruhr haben den Plan bearbeiten laſſen, die Hauptbahn über dieſe Stadt zu führen. Dieſer Plan konnte jedoch nicht angenommen werden, weil alsdann das vorzüglich gute Gefälle, durch welches ſich dieſe Linie auszeichnet, unvortheilhaft durch weniger günſtiges unterbrochen worden wäre. Abgeſehen hiervon würde die Hauptbahn auch den Vortheil verloren haben, Duisburg nahe zu kommen und die Anlage einer Zweigbahn nach Ruhrort zweckmäßig vorzubereiten, alſo den Vortheil, drei Städte in den Verkehr aufzunehmen.

Die bedeutendſten Erdarbeiten auf der ganzen Strecke finden ſich, wie bereits erwähnt, zwiſchen Dortmund und Unna, indem die Linie hier auf den Abhängen des Gebirges liegt; es iſt jedoch fraglich, ob die Bahn nicht in einer etwas ſüdlicheren Lage durch die Thalgründe geführt wird, indem, ungeachtet der beträchtlichen Entſchädigungsanſprüche, hierdurch wahrſcheinlich eine erhebliche Koſtenverminderung erreicht werden wird.

Von Unna aus konnte die Bahn über Hamm oder Soeſt nach Lippſtadt gehen; den beiden betheiligten Städten war es daher nicht zu verdenken, wenn eine jede die Bahn in ihre Nähe geführt wiſſen wollte. Verſchiedene Anſichten wurden deshalb vor Entſcheidung dieſer Angelegenheit in rheiniſchen und weſtphäliſchen Blättern entwickelt; manche Wahrheit wurde durch dieſe Verhandlungen ans Licht gebracht, dagegen auch manche Behauptung, der es an wirklicher Begründung fehlte, beſeitigt.

Die Vertheidiger der Linie über Unna, Werl, Soeſt und Lippſtadt führten an, daß die Eiſenbahn in dieſer Richtung die Provinz Weſtphalen ſo durchſchnitte, daß die volk- und gewerbereichere Hälfte ſüdlich von der Linie zu liegen käme, welche wegen ihrer induſtriellen und kommerziellen Verhältniſſe die Bahn wenigſtens doppelt ſo ſtark benutzen würde, als der nördliche Theil der Provinz dazu im Stande wäre. Dieſer ſüdliche gewerbreiche Theil ſei von jeher in Anſehung ſeines auswärtigen Verkehrs auf die Berliner Straße hingewieſen, welche in Zuſammenſetzung der Minden-Kölner, Braunſchweig-Kölner und Kaſſel-Kölner Chauſſee durch Soeſt an den Rhein führte. Deswegen ſeien nun auch von Lippſtadt auf Paderborn, Meſchede, Brilon und Siegen, von Soeſt auf Arnsberg und Hüſten, von Werl auf Menden, Balve und Wickede, von Unna auf Iſerlohn und Altena die ſchönſten Kunſtſtraßen angelegt. Würde alſo die Eiſenbahn über dieſe Städte gelegt, ſo könnte ſie ſofort von den Fabrikorten der Provinz benutzt werden; würde dieſelbe dagegen über Hamm und Oelde auf Gütersloh gerichtet, ſo würden die fabrikreichen Kreiſe Lippſtadt, Meſchede und Siegen die Bahn erſt in Gütersloh, ſo wie Arnsberg und Iſerlohn ſelbige erſt in Hamm erreichen können, während auf der ganzen Strecke von Hamm bis Gütersloh gegen 7 Meilen keine einzige fahrbare Straße nach Süden hinführte. Außerdem aber berührte die Bahn auf der Linie über Soeſt die fruchtbarſten und am ſtärkſten bevölkerten Gegenden Weſtphalens, welche eine große Frequenz ſicherten. — Schon bisher hätte der Kreis Soeſt die ſüdlicher belegenen Kreiſe der Provinz und die Gegend von Elberfeld zum großen Theil mit Getreide verſehen, welches mit dem aus den benachbarten Fürſtenthümern Paderborn und Waldeck auch die Gegend von Brilon in Soeſt und Werl zuſammengebracht und weiter befördert wäre. Bei der ungemein ſtarken Zufuhr an Korn aber, deren insbeſondere der volkreiche Bezirk Elberfeld bedürfte, ſei mit Gewißheit anzunehmen, daß dieſelbe lediglich von Soeſt bezogen und dadurch die Konkurrenz des nur per Achſe hinzubefördernden Getreides ausgeſchloſſen würde, ſobald die Eiſenbahn die Transportkoſten von Soeſt aus auch nur einigermaßen billiger ſtellte, was wieder die unmittelbare Folge von dem auf derſelben zunehmenden Verkehre ſei. Auf ſechs Salinen, zu Weſternkotten, Saſſendorf, Werl, Höppe, Neuwerk und Königsborn würden jetzt ſchon jährlich über 300000 Zentner Salz fabrizirt und von dort verfahren, wogegen wenigſtens über 500000 Zentner Steinkohlen auf dieſen Salinen konſumirt würden, welche bisher aus der von der Köln-Soeſter Bahn zu durchſchneidenden Gegend von Dortmund bezogen worden ſeien. — Außerdem befänden ſich in der Nähe der Linie über Soeſt mehrere ſehr bedeutende Fabriken, namentlich zu Warſtein, Arnsberg und Wickede, welche eine große Maſſe von Eiſen verſendeten und dagegen Roheiſen und Kohlen bezögen. — Alle dieſe günſtigen Ausſichten ſeien aber im raſchen Steigen begriffen, denn außer den bereits in Betrieb geſetzten Salinen hätten ſich in Weſternkotten, wie auch in der bei Soeſt, noch zwei der reichhaltigſten Soolquellen gefunden, welche mit Vortheil ausgebeutet werden könnten, wenn nur die Transportkoſten vermindert würden. In gleicher Art ſtände zu hoffen, daß die noch ſehr unbenutzten Gefälle auf der Möhne, im Kreiſe

Soeſt zu Fabrikanlagen benutzt würden, ſobald nur die Eiſenbahn dieſe Gegend berührte. —

Als Widerlegung führten dagegen die Vertheidiger der Linie über Hamm an, daß dieſe Linie nicht, wie vorſtehend angenommen wurde, von Dortmund an Unna vorbei, über Hamm, Beckum, Oelde nach Gütersloh, ſondern von Dortmund über Unna, Hamm, hier die Lippe überſchreitend, über Lippborg und Lippſtadt nach Gütersloh geführt werden ſollte. Die meiſten für die Hammer Linie aufgezählten Nachtheile fielen dadurch über den Haufen, weil die in dem Vorſtehenden zuſammengeſtellten Vortheile bei dieſer Richtung der Bahn eben ſo für die Hammer als für die Soeſter Linie ſprächen. Was den angegebenen Anſchluß der ſüdlich und ſüdöſtlich gelegenen Gegenden der Provinzen an die Bahn und den daraus hervorgehenden Zuwachs an Frachtverkehr beträfe, ſo wäre es ganz richtig, daß die kornreichen Gegenden des Fürſtenthums Paderborn, und auch wohl noch das angrenzende Waldeck, der Rheinprovinz viel Korn zuführten (nach Egidy 100000 Scheffel), und daß überhaupt die Bahn dieſen Verkehr noch mehr befördern würde, die Richtung der Bahn aber, ob ſie über Lippſtadt und Soeſt oder über Lippſtadt und Hamm führte, würde an dieſem Verkehre nichts ändern, indem ſich dieſe Gegenden in dem näher liegenden Lippſtadt, und nicht in dem entfernteren Hamm anſchließen würden. Auch die Kreiſe Meſchede, Brilon und die Fabriken Warſtein würden, da ſie nur mittelſt der über Erwitte führenden Chauſſee zur Eiſenbahn gelangen könnten, ſich dieſer in Lippſtadt bedienen. Die Saline Weſternkotten würde die Ausbeute der reichen Soolquellen in Lippſtadt zur Bahn befördern und von da auch den Kohlenbedarf beziehen; das wichtige Iſerlohn und Umgegend würde auf der neuen Chauſſee, die von Iſerlohn direkt nach Unna führt, ſich in dieſer Stadt der Eiſenbahn anſchließen, wenn nicht dieſe Gegenden etwa vorzögen, ſich der von Elberfeld und Hagen nach Dortmund führenden Eiſenbahn zuzuwenden.

Prüft man die einzelnen Anſichten und vergleicht ſie mit den im Hanſemannſchen Bericht vom April 1842 enthaltenen Reſultaten, ſo dürften folgende Punkte klar geſtellt ſein:

1) Sowohl die Perſonen-Frequenz als der Güterverkehr ſtellen ſich für die Duisburg-Soeſter und die Duisburg-Hammer Linie in einem ſolchen Grade gleich, daß dies Moment wenig wiegt (S. Hanſem. Ber. S. 43). Es kann alſo der vielfach angeregte Umſtand, daß die Berlin-Kölner Straße über Soeſt gelegt ſei, für die hier zu erwartende Frequenz kein Gewicht in die Waagſchale bringen.

2) Die Duisburg-Hammer Linie wird um mehrere Hunderttauſend Thaler wohlfeiler gebaut.

3) Die Steigungs-Verhältniſſe auf der Duisburg-Hammer Linie ſtellen ſich bei weitem günſtiger als auf der Duisburg-Soeſter Linie.

Aus den beiden Punkten 2) und 3) folgt unwiderſprechlich, daß

4) der Betrieb und die Unterhaltung auf der Duisburg-Hammer Linie weniger koſtbar ſein werden als auf der Duisburg-Soeſter Linie. — Eben ſo wird durch die Wohlfeilheit des Baues, des Betriebes und

der künftigen Unterhaltung der für eine Eiſenbahn ohnehin unbedeutende Vortheil der etwas kürzeren Linie über Soeſt vollſtändig ausgeglichen.

Für die Leitung der Bahn über Soeſt dürfte eigentlich nur der Vortheil eines erleichterten Transports des Korns aus der Umgegend von Soeſt und des Salzes von den Salinen von Werl und Saſſendorf ſprechen, da die Saline Königsborn bei Unna, die Salinen Weſternkotten und Salzkotten bei Lippſtadt zweckmäßige Anſchlußpunkte haben.

Wenn die ſüdlich liegenden Gegenden von Saſſendorf und Werl das benöthigte Salz und von Soeſt ihren Bedarf an Korn bezogen haben, worauf ſie ihrer Lage nach angewieſen ſind, ſo wird die Saline von Saſſendorf gar kein, Soeſt aber und Werl, welche letztere Stadt ſowohl bei Unna die Eiſenbahn, als bei Hamm die Lippe benutzen kann, nur ein geringes Gewicht für den zu kalkulirenden Verkehr auf der Eiſenbahn in die Waagſchale legen und keine beſondere Bevorzugung gegen die Linie über Hamm in Anſpruch nehmen können, indem dagegen in Betracht gezogen werden muß, welche ungemeine Quantitäten von Getreide und auch von Kaufmannsgütern, nicht allein aus dem Münſterlande, ſondern — trotz aller dem Transporte jetzt noch ſehr ungünſtigen Verhältniſſe — ſelbſt aus den öſtlichen Provinzen des Staates über die Ems herkommend — nach Hamm — in das Bergiſche und zum Rhein hin verfahren werden.

Die Lage Münſters zwiſchen Lippe und Ems giebt aber zugleich Gelegenheit, durch eine Zweigbahn die Grundlage einer Verbindung der Lippe und Ems, und ſomit auch des Rheins unter einander, und mit der Nordſee zu legen, indem es leicht iſt, von Münſter aus künftig nach dem geeigneten Punkte der Ems weiter zu bauen. Staats-, Provinzial- und allgemeine Induſtrie-Intereſſen machten es daher zur dringenden Nothwendigkeit, unter zwei ſtreitigen Richtungen der Hauptbahn derjenigen den Vorzug zu geben, welche den zweckmäßigſten Anſchlußpunkt an Münſter, unter Berückſichtigung der erwähnten Flüſſeverbindung, darbietet. Nun kann aber kein Punkt gefunden werden, deſſen Lage in dieſer Beziehung derjenigen Hamms gleich ſtände, da die Verbindungslinie beider Städte faſt perpendikulär auf die Hauptbahn fällt, alſo für den Verkehr Münſters und der umliegenden Gegenden nach Oſt und Weſt ganz gleichbedeutend.

Dieſe Gründe führten denn auch die Allerhöchſte Entſcheidung herbei, daß die Hauptbahn über Hamm geführt werde. Sie wird daher die Richtung von Dortmund über Unna, Hamm, Lippborg, Lippſtadt nach Gütersloh nehmen, wodurch ein ausgezeichnet günſtiges Gefälle auf der ganzen Bahnſtrecke herbeigeführt wird.

Die Linie von Rehme nach Minden am linken Ufer der Weſer durch die Porta Weſtphalica zu führen, iſt unſtatthaft, weil ſelbſt mit Aufwendung höchſt beträchtlicher Koſten ſcharfe Krümmungen nicht zu vermeiden ſein würden, um ſo weniger, als die Bahn nicht nur nach Minden, ſondern auch über die Weſer zu führen iſt. Es ſtellte ſich heraus, daß der beſte Bahnzug zu erreichen war, wenn, wie ſchon erwähnt, die Weſer bei Rehme überſchritten

wurde, und die Bahn dann am rechten Weſerufer über Holzhauſen und Neeſen durch die Porta Weſtphalica in die Nähe von Minden gelangte.

In Beziehung auf die Inundations-Verhältniſſe iſt zu bemerken, daß die Bahn in den Thälern der Werra und der Weſer über die höchſten bekannten Waſſerſtände gelegt iſt, was beträchtliche Erd- und Brückenbauten erfordern wird.

Die Bahnhöfe zu Gütersloh und zu Herford ſind in einem bedeutenderen Maaßſtabe projektirt als durch die Verhältniſſe dieſer beiden Städte bedingt ſein würde. Der Grund iſt, daß zwiſchen Gütersloh und Herford, wegen der hier Statt findenden ungünſtigen Steigungen, der Betrieb nach einem anderen Syſteme einzurichten ſein wird, als zwiſchen Herford und Minden auf einer Seite und zwiſchen Gütersloh und Deutz auf der anderen Seite Statt finden kann. Auch die Bahnhöfe zu Bielefeld und zu Minden ſind in den Ueberſchlägen mit beträchtlichen Summen aufgeführt; der erſtere, weil ſeine Anlage durch Terrain-Schwierigkeiten vertheuert, der zweite, weil er als End- und Grenzbahnhof wichtig ſein wird.

Die ganze Länge der Bahn über Hamm beträgt, nach dem Berichte von Hanſemann, mit zwei Zweigbahnen 38,33, ohne Zweigbahnen 37,74 Meilen.

c. Anlage-Kapital.

Nach dem Berichte des Herrn Hanſemann waren für die Duisburg-Hammer Linie veranſchlagt:

	mit zwei Zweigbahnen. Thaler.	ohne Zweigbahnen. Thaler.
1) Koſten der Grund-Entſchädigung	1,171022	1,150742
2) Koſten der Erdarbeiten, einſchließlich der Koſten zur Gewinnung und Ablagerung von Erdmaſſen . . .	2,803876	2,788146
3) Koſten der Böſchungen	253182	250949
4) Unterhaltung der Dämme und Böſchungen in den erſten zwei Jahren	392626	390289
5) Koſten der Einfriedigung der Bahn	178246	175508
6) Koſten der Wege-Uebergänge und Brücken über Bäche und Gräben	721322	714031
7) Koſten der großen Brücken	1,424500	1,424500
8) Koſten des Oberbaues für ein Geleis	3,038880	2,994105
9) Koſten der Wärterhäuſer inkl. der Grund-Erwerbung	324000	321000
10) Koſten der Bahnhöfe und Halteſtellen inkl. der Grund-Erwerbung	2,276000	2,186000
11) Koſten der Coaksöfen inkl. der Grund-Erwerbung	153000	153000
12) Koſten der Signale und der Abtheilungszeichen für die Längen- und Gefälle-Veränderungen	29576	29087
13) Koſten der verſchiedenartigen Arbeiten, die nicht in die vorhergehenden Poſitionen aufgenommen werden konnten	535410	494518
Latus .	13,301640	13,071875

	mit zwei Zweigbahnen. Thaler.	ohne Zweigbahnen. Thaler.
Transport . .	13,301640	13,071875
14) Koſten der Verwaltung, der techniſchen Leitung, der Reiſen, der Einübung des Betriebes, der Eröffnungs-feierlichkeiten u. ſ. w.	638096	628662
15) Unvorhergeſehene Ausgaben	518062	510386
16) Zinſen	1,166297	1,146547
Summa aller Koſten .	15,624095	15,357470
Die Durchſchnittskoſten einer Meile betragen hiernach .	407620	406928

Nach einer beſonderen Berechnung ſind jedoch die Koſten der Linie mit 2 Zweigbahnen auf 13,500000 Thlr. ermäßigt, wonach ſich alsdann die Durchſchnittskoſten einer Meile auf 352205 Thlr. ſtellen.

An Ländereien werden zur Bahn erforderlich ſein 3115 Morgen, und außerdem 1162 Morgen zur Gewinnung und Ablagerung von Erde; Erdmaſſen ſind zu bewegen 1,877187 Schachtruthen; es wird demnach eine Schachtruthe der zu bewegenden Erdmaſſe 1,49 Thlr. koſten.

Wege-Uebergänge ſind erforderlich:

in gleicher Höhe der Bahn 313
über oder unter der Bahn 47
Brücken über Bäche und Gräben 354

An Mauerwerk müſſen hierzu verwendet werden 18660 Schachtruthen, wogegen die großen Brücken über Flüſſe, Ströme und Thäler, welche zuſammen eine Länge von 4312 Fuß enthalten, 16367 Schachtruthen inkl. Beton erfordern; die Schachtruthe Mauerwerk ſtellt ſich hiernach auf 87 Thlr.

Ueber die ſonſtigen Verhältniſſe der Bahn iſt ſchon das Wichtigſte im geſchichtlichen Theile angegeben worden, weshalb wir hiermit ſchließen wollen.

Nachdem ſchon der Druck dieſer Bahn beendet war, empfingen wir den Bericht der Direktion, welchen dieſe letztere dem Adminiſtrationsrathe in der Sitzung am 26. Juli 1844 erſtattet hat. Da er namentlich über den Stand des Baues und der ſonſtigen Vorarbeiten Aufſchluß giebt, ſo können wir nicht umhin, das Nachſtehende daraus zu entnehmen und dem im Vorſtehenden Angeführten folgen zu laſſen.

„Was unſere Thätigkeit in Beziehung auf die Ausführung des Bauwerks ſelbſt betrifft, ſo iſt dieſelbe theils auf die möglichſt ſchleunige Beendigung der Vorarbeiten, theils aber, ſo weit wie dies nur immer zuläſſig war, darauf gerichtet geweſen, daß durch ſofortigen Angriff der Ausführungsarbeiten die zeitige Eröffnung des Betriebes ermöglicht werde.

Indeſſen iſt die Bahnrichtung im Allgemeinen erſt feſtgeſetzt von Deutz bis Duisburg und durch das Emſcher Thal bis Dortmund, ſodann von Lippſtadt über Rietberg und Bielefeld bis Minden. Der ganze Zwiſchentheil von Dortmund bis Lippſtadt — beiläufig 10 Meilen lang — unterliegt noch der

miniſteriellen Feſtſetzung, und ſind auf dieſer Strecke die Ingenieurs noch immer mit vergleichenden Vorarbeiten beſchäftigt, welche bei Auswahl der Bahnlinie zwiſchen Dortmund und Lippſtadt durch die Höchſte Behörde zur Beurtheilung gezogen werden ſollen. Die von Sr. Majeſtät dem Könige ausgegangene Beſtimmung, daß Hamm von der Bahnlinie berührt werden ſoll, hat die Nothwendigkeit neuer, mit Zeit- und Koſtenaufwand verbundener Ermittelungen nöthig gemacht, indem durch jene Beſtimmung die Zweckmäßigkeit der Berührung von Unna und Soeſt in Zweifel geſtellt, und die früher nicht bearbeiteten Linien von Dortmund über Camen nach Hamm und von Hamm über Soeſt nach Lippſtadt, neben der direkten Linie von Dortmund über Camen, Hamm, Oelde, Gütersloh nach Bielefeld, in Konkurrenz getreten ſind.

Speziell genehmigt iſt erſt die Bahnlinie von Deutz bis zur Grenze des Regierungsbezirks Köln und von Minden bis zum Weſer-Uebergange bei Rheme. In der Abtheilung zwiſchen Deutz und der Grenze des Regierungsbezirks Köln ſind bereits die Verſuche zur Erwerbung des Grundeigenthums im Wege der Vereinbarung, jedoch — mit einer Ausnahme — ohne Erfolg gemacht, und das Expropriations-Verfahren ſo weit geführt, daß wir täglich das beſitzeinweiſende Urtheil erwarten. Die Erdarbeiten ſind bereits verdungen, eben ſo die Brückenarbeiten am Faulbach und Strunderbach ins Werk geſetzt, reſp. die dazu erforderlichen Materialien beſchafft, ſo daß die Bahnarbeiten auf dieſer Strecke als unmittelbar in Betrieb kommend angeſehen werden können. Zu bemerken iſt, daß die Bahnhofsanlage in Deutz und der Angriff der Arbeiten im Feſtungsrayon noch von dem Eingange der Allerhöchſten Orts zu ertheilenden Erlaubniß zum Durchbruch der Feſtungswerke abhängig bleibt, und bis zum Einlangen derſelben jede Arbeit dort ausgeſetzt bleiben muß, wie wünſchenswerth es auch ſein mag, die dortigen nicht unbedeutenden Arbeiten ohne Verzug angreifen zu können. — Das im Austauſch gegen den jetzigen Dragoner-Exerzierplatz der Militär-Behörde zu überweiſende, auch für zweckmäßig erkannte Feld von circa 20 Morgen Umfang iſt bereits acquirirt.

Zwiſchen Minden und dem Weſer-Uebergange haben die Arbeiten ſchwunghaft begonnen; das Expropriations-Geſchäft nimmt dort unter den Bemühungen unſeres Kommiſſars, des Herrn Regierungs-Aſſeſſors Liebrecht, ſeinen geregelten Fortgang, und durch den Beſitz der bereits angelieferten Schwellen und eines, wenngleich geringen Quantums von Schienen, welche wir zu mäßigen Preiſen von der Rhein-Weſer Eiſenbahn-Geſellſchaft erworben haben, ſo wie durch den Erwerb von Steinbrüchen in der Porta, ſind wir in die Lage gekommen, zugleich für die Weſerbrücke das erforderliche Steinmaterial zu gewinnen, und den zum Transport deſſelben bis zur Brückenbauſtelle dienenden Bahndamm in Ausführung nehmen zu können.

Mit dem Brückenbau ſelbſt iſt durch Ausgrabungsarbeiten begonnen, und ſind in der Abtheilung VII bereits 12—1300 Menſchen in Arbeit. Wegen des Bahnhofes in Minden werden die Verhandlungen mit den verſchiedenen

bei dieſer bedeutenden Anlage, mit welcher ein neuer Weſerhafen in Verbindung geſetzt werden ſoll, intereſſirten Behörden fortgeſetzt.

Die ſpezielle Feſtſetzung der Bahnlinie iſt nachgeſucht in der Abtheilung I von der Grenze des Regierungsbezirks Köln über Düſſeldorf bis Duisburg, und in der Abtheilung II von Duisburg bis zum Bahnhofe auf der Lipperheide.

Der Bau der Brücke über den Dünnbach bei Küpperſteg und der Wupperbrücke in der Abtheilung I iſt bereits in Angriff genommen und das Baumaterial beſchafft; jedoch iſt der Fortgang der Arbeiten noch weſentlich von der zwangsweiſen Einweiſung der Geſellſchaft in den Beſitz mehrerer Grundſtücke abhängig, welche auf dem Wege gütlicher Einigung nicht zu acquiriren geweſen.

Die Lage des Düſſeldorfer Bahnhofes iſt nunmehr auch durch Allerhöchſte Beſtimmung feſtgeſetzt; indeſſen ſind wegen deſſelben noch Verhandlungen mit den dortigen Lokalbehörden aufgegeben, deren Beendigung in kurzer Friſt entgegengeſehen werden kann.

Ein beſonderes Augenmerk hatten wir auf die möglichſte Beſchleunigung des Ruhrbrückenbaues bei Altſtaden in der II. Abtheilung gerichtet, und, ſobald nur das Projekt ausgearbeitet war, ſowohl für die Erwerbung der nöthigen Grundſtücke, als auch für die Beſchaffung des Baumaterials Sorge getragen; indeſſen haben wir vor wenigen Tagen die Nachricht erhalten, daß von Seiten der Ruhrbau-Behörde, durch Herrn Baurath Neuenborn zu Mülheim a. d. Ruhr, eine Modifikation des Brückenplans vorgeſchlagen worden, und der Herr Ober-Präſident v. Vincke deswegen ſeine Zuſtimmung zum Angriff des Baues verſagt hat. Da der Direktion Alles daran gelegen iſt, dieſen Brückenbau möglichſt zu fördern, weil von deſſen zeitigem Fertigwerden die Benutzung der ganzen Bahnlinie im Jahre 1847 weſentlich abhängig bleibt, und dieſelbe vorausſichtlich 3 Jahre Bauzeit erfordert, ſo haben wir bei dem Herrn Ober-Präſidenten die vorläufige Geſtattung des Bauangriffs beantragt und uns erboten, dabei auf die in Ausſicht geſtellte Modifikation des Bauplans gehörige Rückſicht zu nehmen. Es freut uns, Ihnen melden zu können, daß die bedingte Zuſtimmung Sr. Excellenz des Herrn Ober-Präſidenten v. Vincke bereits bei der Direktion eingegangen iſt.

In der Abtheilung VI iſt der Viadukt bei Schildeſche, unfern von Bielefeld, dasjenige Werk, welches die längſte Bauzeit erfordert; wir haben daher, weil der Viadukt am gegebenen Punkte unvermeidlich erſcheint, auch bereits durch das Hohe Finanz-Miniſterium genehmigt iſt — obgleich die Bahnlinie dort noch nicht ſpeziell feſtgeſtellt worden — keinen Anſtand genommen, auch dort ſchon werkthätig vorzugehen. Die Statt gehabten, auf die Vertheuerung des Steinmaterials gerichteten Vereinbarungen der Steinbruchsbeſitzer und Unternehmer haben die Nothwendigkeit herbeigeführt, Steinbrüche für Rechnung der Geſellſchaft in Betrieb zu ſetzen, was von erwünſchtem Erfolg geweſen. Die Förderung und Anfuhr des Steinmaterials hat guten Fortgang; der ſehr mangelhafte Zuſtand der Kommunikationswege mit der Bauſtelle und die Vorausſicht, daß dieſelben ungebeſſert in der Winterjahreszeit

und im künftigen Frühjahr gänzlich unbrauchbar ſein und mithin auf unſere Frachtpreiſe ſehr nachtheiligen Einfluß üben werden, haben uns beſtimmt, den Abtheilungs-Ingenieur zu autoriſiren, mit den betreffenden Lokalbehörden wegen gründlicher Herſtellung dieſer Wege, unter Anerbietung von angemeſſenen Beiträgen Seitens der Geſellſchaft, Vereinbarung zu treffen.

In Anſehung des Bahnhofes zu Dortmund, welcher von beſonderer Wichtigkeit für unſer Unternehmen ſein wird, weil in ſeinem Bereiche die Bergiſch-Märkiſche Eiſenbahn mit der Köln-Mindener zuſammentrifft, und weil die Lage von Dortmund an der Grenze des Kohlenreviers vorzüglich geeignet ſcheint, die Maſchinen-Werkſtätten und Coaks-Brennereien für unſer Unternehmen aufzunehmen, iſt eine Vereinbarung mit der Direktion der Bergiſch-Märkiſchen Geſellſchaft durch den dazu kommittirten Präſidenten unſerer Direktion an Ort und Stelle vermittelt worden, welche eine angemeſſene Gemeinſchaftlichkeit mehrerer Anlagen, zur beiderſeitigen Erſparung von Koſten, und eine den Verhältniſſen beider Geſellſchaften entſprechende, den Verkehr und den Uebergang von einer Bahn auf die andere erleichternde Dispoſition der Bahnhofs-Einrichtungen bezweckt.

Sobald das Syſtem des Oberbaues für unſere Eiſenbahn, plattfüßige, pro Fuß 20 Pfd. ſchwere Schienen mit Hacknägel-Befeſtigung auf eichenen Querſchwellen und an den Stößen auf Langſchwellen mit Eiſenſchuh- und Schraubenbefeſtigung, die Genehmigung des Hohen Finanz-Miniſteriums erhalten, haben wir nicht geſäumt, ſofort die Schwellen-Quantitäten, deren wir im laufenden Jahre, namentlich zu den verſchiedenen proviſoriſchen Bahnſtrecken, bedürfen werden, in öffentlichen Verding zu geben.

Von dem Schwellenbedarf haben wir wirklich 37000 Stück, lieferbar auf den verſchiedenen Bauſtellen zwiſchen Deutz und Minden, vergeben, und ſind ſolche größtentheils und in ſehr befriedigender Güte bereits angeliefert Mit den verlangten Preiſen dürfen wir in Betracht des nachtheiligen Umſtandes, daß unſere Ausſchreibung in die Endperiode der Fällungszeit fiel, die Lieferanten mithin in der Auswahl der Waldbeſtände ſehr beſchränkt waren, noch immer zufrieden ſein. Wir beabſichtigen, künftig unſern jährlichen Bedarf, namentlich für die ganze Bahnſtrecke zwiſchen Deutz und Duisburg, im Laufe des Auguſt 1844 ſchon in Verding zu geben, und haben Grund zu hoffen, daß wir zu geringeren Preiſen das benöthigte Quantum werden beſchaffen können.

Der Bedarf an Schienen für unſere Bahn wird ſich auf 19—20000 Tons à 2000 Pfd. ſtellen. Als wir zum Abſchluß von Verträgen wegen Lieferung derſelben ſchreiten konnten, hatte die Entwerthung des Eiſens bereits ihr Ziel erreicht, und ſind uns daher auf unſere desfallſige Aufforderung aus Belgien und England nur beſchränkte Offerten und zu Preiſen zugegangen, von welchen die geringſten 7 Pfd. pro Ton frei Schiff in England betrugen. Der Bezug aus dem Auslande aber war noch beſonders durch die Ausſicht auf Erhöhung des Eingangszolls erſchwert, welcher, wie damals vorausgeſehen wurde und ſich auch beſtätigt hat, noch vor Eingang der in Beſtellung zu gebenden Schienen in das Gebiet des Zollvereins in Wirkſamkeit treten konnte.

Es hat uns ſehr gefreut, von den inländiſchen Gewerkſchaften der Herren Hoeſch in Düren, Michiels u. Comp. in Eſchweiler-Aue und Jacoby, Haniel und Huyſſen zu Sterkerade für Anlieferung von 15000 Tons Bedingungen geſtellt zu erhalten, welche uns erlaubten, der inländiſchen Induſtrie die nicht unbedeutende Beſchäftigung zuzuweiſen, ohne das Intereſſe der Geſellſchaft zu verletzen. Unter der für die Lieferanten einigermaßen erſchwerenden, für die Geſellſchaft von weſentlichem Vortheile erachteten Bedingung, daß die obere Eiſenplatte jedenfalls aus gutem inländiſchen Eiſen beſtehen müſſe, haben die genannten 3 Gewerkſchaften die Lieferung von 10000 Tons zum Preiſe von 35 Thlr. 20 Sgr. pro 1000 Pfd. für die Strecke zwiſchen Deutz und Oberhauſen, von 37 Thlr. 5 Sgr. zwiſchen Oberhauſen und Dortmund und von 37 Thlr. 20 Sgr. für die jenſeits Dortmund erforderlichen Schienen (unter Bewilligung eines verhältnißmäßigen Rabatts für Frachterſparniſſe), und die Herren Hoeſch und Michiels u. Comp. ferner noch nachträglich die Lieferung von 5000 Tons zum Preiſe von 35⅔ Thlr. pro 1000 Pfd. frei Ufer zu Köln übernommen. 4- bis 5000 Tons bleiben demnach noch zu vergeben, hinſichtlich welcher, da die Zeit nicht drängt und die Verhältniſſe für den Abſchluß augenblicklich ungünſtig ſind, die Direktion Verfügung zu treffen ſich vorbehalten hat.

Zur Kontrolirung der Fabrikation haben wir ſachkundige Beamte zu Düren, Eſchweiler-Aue und Sterkerade ſtationirt. Nach ihren Berichten ſind die Gewerkſchaften mit dem Vorbereiten der Luppen und mit der Einrichtung der Walzwerke zu der mit Schwierigkeiten verbundenen Fabrikation thätigſt beſchäftigt. Wir erwarten täglich, zur Reviſion der Probeſchienen aufgefordert zu werden.

Daß wir 1248 Stück Schienen zu proviſoriſchen Bahnen in der Abtheilung VII zum Preiſe von 27 Thlr. pro 1000 Pfd. Zollgewicht von der aufgelöſten Rhein-Weſer Bahn in Minden übernehmen konnten, hat uns Verlegenheiten vermeiden laſſen, in welche wir ſonſt durch die Nothwendigkeit, dort ſchon jetzt auf proviſoriſchen Schienen Transporte zu bewirken, gerathen wären.

Die Beſchaffung des ſofort erforderlichen Bedarfs an Schieb- und Erdtransportwagen war eine Aufgabe, auf welche die Direktion unverzüglich Bedacht zu nehmen hatte, wenn ſie nicht in den Fall gerathen wollte, die Ausführung der Erdarbeiten, ſei es auf eigene Rechnung, ſei es durch Unternehmer, weſentlich aufzuhalten oder zu erſchweren, indem es durch die Erfahrung dargethan iſt, daß die Beſchaffung der Transportmittel den Unternehmern häufig nur mit Nachtheil überlaſſen werden kann.

Wie bedeutend daher auch die desfallſigen Ausgaben erſchienen, ſo haben wir doch dazu übergehen müſſen, für diejenigen Abtheilungen, in welchen ſchon im Laufe dieſes Jahres Erdarbeiten unternommen werden, nämlich für die Abtheilungen I, II, III, VI und VII eine entſprechende Anzahl Schieb- und Erdtransportwagen anzuſchaffen. Wir haben auch für dieſe Gegenſtände den Weg des öffentlichen Ausgebots gewählt, und zu billigen Preiſen, von 2 Thlr. 20 Sgr. bis 3 Thlr. 28 Sgr. 6 Pf. an den verſchiedenen Lieferungsſtellen, im

Ganzen 3383 Schiebkarren in Beſtellung gegeben, welche ſchon größtentheils abgeliefert und von dem mit der Abnahme beauftragten Kontroleur Oeſterreich abgenommen, alſo disponibel ſind.

400 Erdtransportwagen mit eiſernen Achſen und Rädern ſind zu den billigen Preiſen von 88 Thlr. 20⅔ Sgr. bis 105 Thlr. 10 Sgr., nach Maaßgabe der Lage der verſchiedenen Ablieferungsorte, erſt vor Kurzem zugeſchlagen worden. 10 Stück Erdtransportwagen haben wir zum Preiſe von 60 Thlr. pro Stück von der Rhein-Weſer Eiſenbahn-Geſellſchaft übernommen, und ſind ſolche ſchon zwiſchen Porta und Rehme (in der VII. Abtheilung) wirklich in Thätigkeit.

Im Allgemeinen iſt zu bemerken, daß die Direktion überall, wo es nur angeht, den Weg der öffentlichen Ausbietung, ſowohl bei Lieferung von Materialien, als bei Leiſtung von Arbeiten einſchlägt, wie dies auch in dem Statut als Regel angedeutet iſt, und daß ſie die Einforderung von ſchriftlichen Anerbietungen (Soumiſſionen) als die in der Praxis bewährteſte Weiſe des öffentlichen Ausgebots zu adoptiren für gut befunden hat. In allen bisher vorgekommenen Fällen hat ſie mit einem der billigſten Submittenten, jedoch wo thunlich noch zu ermäßigten Preiſen, abgeſchloſſen.

Die jetzt in Betrieb geſetzten Dammſchüttungs-Arbeiten zwiſchen Porta und Rehme ſind ſo mannigfach durch die Steinmaterialförderung in der Porta und durch den Brückenbau bei Rehme, welche beide Arbeiten, ihrer Natur nach, Unternehmern nicht anvertraut werden konnten, bedingt, daß die Direktion bei denſelben vom Verdinge an einen Unternehmer im Ganzen abſehen mußte. Dieſe Dammſchüttungen werden daher per Oekonomie, reſp. durch Vergebung von Theilarbeiten an Schachtmeiſter u. ſ. w., unter Leitung und Kontrole der Baubeamten der Geſellſchaft ausgeführt.

Die Nothwendigkeit, ein hinreichendes organiſirtes Arbeiter-Perſonal überall zur Dispoſition zu haben, wo das Bedürfniß augenblicklich durch Säumniß der Unternehmer oder ſonſt eintreten möchte, was bei einer ſo ausgedehnten Unternehmung vorausſichtlich oft der Fall ſein wird, hat den techniſchen Dirigenten veranlaßt, zu beantragen, daß die Strecke zwiſchen Düſſeldorf und Duisburg, unter Leitung des geübten Ingenieurs van der Schmidt, durch unter Schachtmeiſter ſtehende Arbeitervereine (Schachten) ausgeführt werde, womit die Direktion, unter Berückſichtigung der Motive, ſich wohl einverſtanden erklären wird.

Was die Beſchaffung des Betriebsmaterials, ſo weit wir deſſen bei der Eröffnung des Dienſtes zwiſchen Köln und Duisburg im nächſten Jahre bedürfen werden, anbelangt, ſo haben wir in Folge der uns von Ihnen ertheilten Ermächtigung bereits Einleitungen dazu getroffen, und namentlich hatte eine vom Präſidenten der Direktion, in Begleitung des techniſchen Dirigenten, unternommene Reiſe in die öſtlichen Provinzen den Zweck, von den Dienſteinrichtungen auf den dortigen Eiſenbahnen genaue Einſicht zu nehmen und über die Leiſtungen der dort in Thätigkeit befindlichen Lokomotive, ſo wie über die Zweckmäßigkeit der ſehr verſchiedenen Konſtruktionen und Ausſtat-

tungsweiſen des fahrenden Zeuges überhaupt ein auf zuverläſſige Erfahrungen gegründetes Urtheil zu gewinnen.

Wir haben uns demnach in Anſehung der Lokomotive für das immer mehr Anerkennung gewinnende Syſtem der ausſeitsliegenden Cylinder und geraden Achſen entſchieden, auch in Betracht unſeres ſtarken Oberbaues und des durch die veränderliche Expanſionsvorrichtung weſentlich ermäßigten Coaksverbrauchs keinen Anſtand genommen, die jetzt anzuſchaffenden 8 Lokomotive mit 13zölligen Cylindern zu beſtellen, um einer unter allen Umſtänden ausreichenden Zugkraft gewiß zu ſein, unter dem Vorbehalt, bei demnächſtigen Beſtellungen auf weniger mächtige Maſchinen zurückzukommen, und zur Aushülfe in denjenigen Sektionen unſerer Bahn, wo wir mit ſtarken Steigungen zu kämpfen haben, einige noch kräftigere Maſchinen (etwa von 15 Zoll Cylinder) anzuſchaffen. Die Direktion, in der Abſicht, von mehreren der tüchtigſten Fabriken gleich anfangs Probemaſchinen zu gewinnen, um ſich bei den ſpäteren Beſtellungen nach dem Ausfalle ſelbſt gemachter Erfahrungen richten zu können, hat beſchloſſen, dieſe erſte Beſtellung unter vier Etabliſſements im In- und Auslande zu vertheilen, die Tender aber zur Erſparung des Eingangszolls alle im Inlande machen zu laſſen.

In Anſehung der Perſonenwagen hat die Direktion zunächſt in Betracht ziehen müſſen, daß unſere Bahn vorzugsweiſe zu langen Reiſen mit Nachtdienſt benutzt werden wird, daß alſo eine um ſo ſorgfältigere Rückſicht auf die Bequemlichkeit der Paſſagiere in allen Wagenklaſſen genommen werden muß, und daß dieſelbe in Verbindung mit Bahnen tritt, auf welchen den Anſprüchen der Reiſenden auf jede Bequemlichkeit die größte Berückſichtigung geſchenkt wird. Wir haben uns daher für die Anwendung von Bogenfedern, deren Einfluß auf eine durchaus ſanfte Bewegung die Erfahrung unzweifelhaft gemacht hat, bei allen Wagenklaſſen entſchieden, auch eine vollſtändige Bedeckung der dritten Haupt-Wagenklaſſe für nothwendig erachtet, und während wir in der erſten Klaſſe Alles zu bieten beabſichtigen, was nur zu einer eleganten Ausſtattung gehören mag, auch noch für die zweite Klaſſe alle diejenigen Einrichtungen in Ausſicht genommen, welche eine vollkommene Bequemlichkeit der Reiſenden bedingen.

Neben den in Deutſchland üblichen drei Haupt-Wagenklaſſen hält die Direktion die Einführung einer vierten Klaſſe unbedeckter Wagen zum Stehen für kürzere Diſtanzen (alſo für den Lokalverkehr) mit ſehr mäßigen Fahrſätzen für zweckmäßig, indem dadurch, ohne nachtheilige Einwirkung auf den Tarif der drei höheren Klaſſen, einem Publikum die Benutzung der Bahn geſichert wird, welches ohne jene ſehr geringen Preiſe auf dieſelbe verzichten müßte. Die Erfahrung auf der Düſſeldorf-Elberfelder, auf der Bonn-Kölner und auf den badiſchen Bahnen hat dieſes Syſtem vollkommen gerechtfertigt. Alle Perſonenwagen ſollen auf 6 Rädern konſtruirt werden.

Auf den Grund Ihrer uns ertheilten Ermächtigung werden wir ſofort

2 Perſonenwagen I. Klaſſe,

9 Wagen gemiſcht, I. und II. Klaſſe,

3 Wagen II. Klaſſe,

12 Wagen III. Klaſſe,
7 Stehwagen,
3 achträdrige Kouliſſenwagen für den Transport der Paſſagier-Effekten und zur Aufnahme der Poſt-Expedition und des Zugführers, eben ſo
3 achträdrige Kouliſſenwagen für den Waarentransport,
11 offene vierrädrige Wagen für rohe Produkte, wie Kohlen, Holz, Steine u. ſ. w.

bei zuverläſſigen Fabrikanten in Beſtellung geben.

Schließlich wird es nicht ohne Intereſſe ſein, zu erwähnen, daß nach dem Fahrplane, welcher bereits vertragsmäßig zwiſchen den betreffenden Staats-Regierungen und den dabei betheiligten Eiſenbahn-Geſellſchaften für die direkte Verbindung zwiſchen Köln und Berlin feſtgeſtellt worden iſt, und nachdem die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnet ſein wird, die Reiſe von Köln nach Berlin, oder umgekehrt, in 26 Stunden zurückgelegt werden ſoll.

Lage der Vorarbeiten und Stand des Baues Ende Juli 1844.

Die ganze Bahn zwiſchen Deutz und der Landesgrenze bei Minden wurde in 7 größere Abtheilungen getheilt, die bei der Annahme, daß die Linie von Hamm über Lippſtadt und Rietberg nach Bielefeld gebaut werde, wie nachfolgend unter die engagirten Beamten vertheilt ſind:

1) von Deutz nach Duisburg, dem Abtheilungs-Ingenieur v. Minckwitz;
2) von Duisburg bis in die Gegend von Gelſenkirchen, dem Abtheilungs-Ingenieur Major;
3) von Gelſenkirchen bis Unna oder Camen, dem Abtheilungs-Ingenieur Ruperti;
4) von Unna oder Camen über Hamm bis Lippborg, dem Wegebaumeiſter Hepner;
5) von Lippborg über Lippſtadt nach Rietberg, dem Abtheilungs-Ingenieur Klaproth;
6) von Rietberg über Bielefeld bis zum Gehöfte Brakmeier, dem Abtheilungs-Ingenieur Heſekiel;
7) von Brakmeier über Herford und Minden bis zur Landesgrenze, dem Waſſerbau-Inſpektor Schelle.

Bei Beſetzung dieſer Stellen iſt darauf Rückſicht genommen, daß Jeder in ſeiner Abtheilung ſolche Bauwerke auszuführen habe, die ihm in ſeiner Praxis ſchon vorgekommen ſind. So hat der Abtheilungs-Ingenieur Heſekiel, welcher den Bau des Sonnborner Viadukts ausgeführt hat, den großen Viadukt über das Thal des Johannisbaches bei Bielefeld zu erbauen; der Waſſerbau-Inſpektor Schelle, der früher an der Weſer ſtand, die Brücke über die Weſer und die bedeutenden Dammanlagen in dem dortigen Inundationsgebiete; auch iſt für den Bau der Ruhrbrücke bei Altſtaden der dortige Waſſerbaumeiſter Hoffmann beſonders gewonnen.

Auf eine ähnliche Weiſe ſind die verſchiedenen Abtheilungen unter die anderen Herren vertheilt, und es darf mit Zuverſicht angenommen werden, daß, wenn erſt alle Schwierigkeiten wegen Gewinnung des Terrains beſeitigt ſind,

dann das große Werk in raſcher Weiſe gefördert wird, da alle Vorarbeiten dazu theils im Gange, theils beendet ſind.

Gehen wir nun auf den Stand der Arbeiten in den einzelnen Abtheilungen über.

I. Abtheilung, von Deutz bis Duisburg, 8 Meilen lang.

Dieſe Abtheilung iſt in 4 Sektionen getheilt, welche ſich
von Deutz nach Langenfeld,
von Langenfeld bis zur Kurve vor Düſſeldorf,
von Düſſeldorf bis Derendorf,
von Derendorf bis Duisburg
erſtrecken.

Vorarbeiten.

In der erſten Sektion von Deutz bis Langenfeld, auf 5100 Ruthen Länge, ſind ſämmtliche Nivellements der Linie beendet; dieſelbe iſt vermeſſen, kartirt, und alle Situationspläne, Längen- und Querprofile ſind vollſtändig fertig. Ferner ſind die Koſten-Anſchläge zu den Erdarbeiten von Deutz bis zur Grenze des Regierungsbezirks vollendet, ſo wie auch die Zeichnungen und Anſchläge zu den größeren Brücken über die Wupper und die Dünn. Zu den Bahnhöfen in Deutz und Mülheim ſind die Pläne gezeichnet und genehmigt.

Stand der Bauarbeiten.

Bei dieſer Sachlage ſind denn auch die Erdarbeiten von Deutz bis zur Grenze des Regierungsbezirks an zwei Unternehmer verdungen, und hängt es nur von der gerichtlichen Einweiſung in den Beſitz der Grundſtücke ab, um jeden Tag die Erdarbeiten in Angriff zu nehmen. Wenngleich dieſe Einweiſung noch nicht erfolgt iſt, ſo hat dagegen der Bau der Wupper- und Dünnbrücke bereits begonnen; eben ſo ſind die Maurerarbeiten zu den kleineren Brücken über den Faulbach und Strunderbach angefangen.

Sektion von Langenfeld nach Düſſeldorf, 4700 Ruthen lang.

Vorarbeiten.

Auch in dieſer Sektion ſind die Situations- und Nivellementspläne fertig, die Projekte zu den Brücken und Durchläſſen ausgearbeitet, auch die Koſten-Anſchläge zu den Erdarbeiten und dem Grunderwerbe ſammt allen Anlagen ſo weit vorbereitet, daß deren Einreichung an die Direktion in wenigen Tagen erfolgen wird.

Stand der Bauarbeiten.

Der Anfang des Baues hat hier noch nicht beginnen können; ſobald aber die polizeiliche Genehmigung der Linie erfolgt ſein wird, die man binnen Kurzem erwartet, kann das Geſchäft der Expropriation ſeinen Anfang nehmen. Nach deſſen Beendigung, da auf eine gütliche Arrangirung mit den Grund-

eigenthümern nach den bisherigen Verſuchen kaum gerechnet werden kann, werden ſofort ſämmtliche Arbeiten in Betrieb geſetzt werden können.

Sektion von Düſſeldorf nach Derendorf, 1540 Ruthen lang.

Vorarbeiten.

Erſt mit Ende des Monats Juni erfolgte die Genehmigung für die Anlage des Düſſeldorfer Bahnhofes neben dem der Elberfeld-Düſſeldorfer Bahn. Die zu bauenden Linien ſind vermeſſen und nivellirt, auch die Kartirungen und Zeichnungen der Grunderwerbungspläne vollendet.

Sektion von Derendorf nach Duisburg, 5500 Ruthen lang.

Vorarbeiten.

Bei Einleitung der Vorarbeiten fand es ſich, daß die früheren Linien zum Theil ganz verlegt werden mußten. Die Kartirungen und Nivellements ſind aber auch hier vollendet und liegen der Königl. Regierung zu Düſſeldorf vor, ſo daß der baldigen polizeilichen Genehmigung der Linie entgegengeſehen wird. Zu den Brücken und Durchläſſen ſind die Projekte fertig, eben ſo auch zu dem Bahnhofe in Duisburg und der Station Calcum, ſo daß nach Beendigung der Expropriation dem kräftigen Angriffe des Baues nichts im Wege ſteht. Um dieſes förderſam thun zu können, iſt das Material an Erdkarren angeſchafft, auch ſind die Erdwagen in Beſtellung gegeben, und die Schwellen zum Duisburger Bahnhofe liegen zum Theil an Ort und Stelle.

Zweigbahn nach Duisburg.

In Folge von Verhandlungen zwiſchen der Direktion und der Stadt Duisburg iſt eine Zweigbahn vom dortigen Bahnhofe nach Duisburg projektirt. Dazu liegen die Pläne, Profile und der Koſten-Ueberſchlag vor.

II. Abtheilung, von Duisburg nach Gelſenkirchen.

Dieſe Abtheilung iſt in drei Sektionen getheilt. Die Vorarbeiten der erſten Sektion, von Nr. 0 bis XX, 2000 Ruthen lang, ſind ſo weit gediehen, daß jetzt von Duisburg bis in die ſogenannte Lipperheide die polizeiliche Genehmigung bei der Königl. Regierung in Düſſeldorf nachgeſucht worden iſt. Da auch die Grundentſchädigungskarten, ſowie die Verzeichniſſe der Grundbeſitzer angefertigt, ſo kann nach obiger Genehmigung ſofort auch hier zur Expropriation geſchritten werden, und würde es gelingen, hier raſch den Boden zum Bahnbau zu acquiriren, ſo könnte, bei den ebenfalls fertigen Anſchlägen zu den Erdarbeiten und Brücken, auch hier bald der Bau anfangen.

Für die zweite Sektion in dieſer Abtheilung, 2700 Ruthen lang, ſind die ſpeziellen Nivellements ebenfalls vollendet und die Querprofile gezeichnet; auch iſt man in der dritten eifrig bemüht, die Arbeiten ſo weit vorzubereiten, daß die polizeiliche Genehmigung dafür nachgeſucht werden kann.

Bau der Ruhrbrücke bei Altſtaden.

In dieſer Abtheilung liegt eines der größten Bauwerke der Bahn, die Brücke über die Ruhr unweit des Dorfes Altſtaden. Dieſes Bauwerk zerfällt in 3 Brücken: zwei Fluthbrücken und eine Strombrücke.

Nachdem ſchon im Monat Mai durch öffentliche Submiſſionen für die Anlieferungen von Traß, Kalk, Steinen, Holz geſorgt und der Bau einer Bauhütte vorbereitet worden war, iſt man am 5. deſſ. Mts. zum Angriff geſchritten und hat bei der einen Fluthbrücke die Fundamente ausgeworfen. Es arbeiteten daran täglich bis 70 Karren, und wenn es gelingt, das nöthige Land raſch zu gewinnen, ſo wird das Bauwerk in ſeiner Beton-Gründung ſchnell fortſchreiten.

III. Abtheilung, von Gelſenkirchen über Dortmund nach Unna oder Camen.

In dieſer Abtheilung iſt die Linie bis Dortmund Seitens des Staates feſtgeſetzt worden, und mußten beim Anfange der Vorarbeiten im Februar c. erſt noch Unterſuchungen in der Richtung auf Bochum angeſtellt werden. Später erſt hat der Finanz-Miniſter entſchieden, daß die Linie über Mengede durch das Emſcherthal gebaut werden ſoll.

Für die erſte Sektion dieſer Abtheilung, von Gelſenkirchen bis Bladenhorſt, ſind die Vermeſſungen, Nivellements und Kartirungen beendet, desgleichen die Anſchläge zu den Erdarbeiten, und zwiſchen Bladenhorſt und Dortmund ſo weit eingeleitet, daß ſie bis Mitte Auguſt hier eingereicht ſein werden. Um die Arbeiten hier ſpäter mit Nachdruck angreifen zu können, ſind die nöthigen Schiebkarren zum Erdtransport bereits beſchafft worden und die Erdwagen kürzlich durch Submiſſion vergeben.

Für den Dortmunder Bahnhof, neben den der Bahnhof der Dortmund-Elberfelder Geſellſchaft zu liegen kommt, ſind die ſpeziellen Entwürfe ausgearbeitet, und wird deren Vorlage entgegengeſehen.

Da, wie oben bemerkt, die Linie von Dortmund auf Hamm noch nicht weiter entſchieden iſt und ihre Richtung über Unna oder Camen nehmen kann, ſo hat der Abtheilungs-Ingenieur Ruperti in den Monaten Mai und Juni die von dem Miniſter anbefohlene Unterſuchung der Linie über Camen nach Hamm geleitet, für welche Strecke, etwas über vier Meilen, die Ueberſchläge auf den Grund ausgeführter Nivellements angefertigt worden ſind. Dieſe Arbeiten unterliegen jetzt der Reviſion beim hieſigen Central-Büreau und werden bald nach Berlin befördert werden, um die endliche Entſcheidung herbeizuführen.

IV. Abtheilung, von Unna oder Camen über Hamm bis Lippborg.

Für dieſe Abtheilung ſind die Vorarbeiten in der Richtung von Unna nach Hamm und von dort nach Lippborg ſchon früher durch die Rheiniſche Eiſenbahn-Geſellſchaft ſo weit beendet, daß ſie dem Staate zur Entſcheidung vorgelegt werden konnten. Bei der Unbeſtimmtheit, ob überall dieſe Linie ge-

baut werden würde, konnte daher für die ſpeziellen Vorarbeiten daſelbſt nichts weiter geſchehen.

V. Abtheilung, von Lippborg über Lippſtadt nach Rietberg.

Schon früher hatte die Rheiniſche Eiſenbahn-Geſellſchaft die Gegend zwiſchen Lippborg und Lippſtadt unterſuchen laſſen, und brauchten daher die Vorarbeiten nur auf die neue Richtung zwiſchen Lippſtadt und Rietberg zunächſt ausgedehnt zu werden. Nachdem dieſe bereits im Frühjahre beendet worden und der Miniſter die Richtung über Rietberg beſtimmt hatte, iſt die ſpezielle Bearbeitung der Linie über letztere Stadt von Lippſtadt aus angefangen.

Bei der Unbeſtimmtheit, welcher Richtung die Bahn von Hamm aus folgen werde, da ſie einmal über Ahlen, Oelde, Rheda und Gütersloh gehen kann, oder über Lippborg, Lippſtadt und Rietberg, oder endlich über Soeſt, Lippſtadt und Rietberg, konnten ſpezielle Vorarbeiten und Veranſchlagungen nicht weiter in der V. Abtheilung vorgenommen werden; dahingegen hat der Abtheilungs-Ingenieur Klaproth die vom Miniſter anbefohlene neue Unterſuchung zwiſchen Hamm und Soeſt, auf nahe 3¼ Meile Länge, geleitet und in den Koſten überſchlagen. Dieſe Arbeiten ſind hier jetzt auch eingegangen und werden bald zur Superreviſion nach Berlin eingeſchickt werden.

VI. Abtheilung, von Rietberg über Bielefeld bis zum Gehöfte Brakmeier.

Vorarbeiten.

Dieſe Abtheilung zerfällt in zwei Sektionen, von Rietberg bis zum ſogenannten Lutterkolk, und von dort bis zum Gehöfte Brakmeier.

In der erſten Sektion, Rietberg-Lutterkolk, haben die Vermeſſungs- und Nivellirarbeiten erſt anfangen können, nachdem die Beſtimmung der Linie über Rietberg erfolgt war. Sie ſind in der Gemeinde Brackwede vollendet.

In der zweiten Sektion ſind dagegen nicht allein die ſpeziellen Vorarbeiten, was die Vermeſſungen, Kartirungen und Nivellements anbetrifft, beendet, ſondern auch die Veranſchlagungen für die Erdarbeiten ſo weit fertig, daß ohne Verzug gebaut werden kann, da die Entſcheidung über die Anlage des Bielefelder Bahnhofes am 24. d. M. eingegangen iſt.

Stand der Bauarbeiten.

Zur Förderung des großen Viaduktbaues über den Johannisbach bei Schildeſche iſt bereits viel geſchehen. Es ſind dazu 1500 Schachtruthen Steine aus den Brüchen der Umgegend kontraktlich vergeben, wovon bereits gegen 300 angefahren ſind; auch iſt die Anfuhr ſo ſtark im Betriebe, daß 30—35 Schachtruthen täglich angefahren werden. Außerdem iſt für die Beſchaffung des Kalkes, Traſſes und Sandes Sorge getragen worden.

Es dürfte hier zu erwähnen nicht unintereſſant ſein, daß die ausgeſchriebenen Submiſſionen für die bedeutenden Steinlieferungen zu dieſem Viadukte

ſo hohe Preiſe ergaben, daß darauf nicht eingegangen werden konnte. Es wurde ſofort, weil keine Zeit zu verlieren war, der Weg, unter der Hand Kontrakte abzuſchließen, eingeſchlagen, auch ein beſonderer Steinbruch für Rechnung der Geſellſchaft in Betrieb geſetzt Dadurch war die Konkurrenz hervorgerufen, und wenn die Preiſe der Submiſſion im Durchſchnitt ſich per Schachtruthe auf 12 Thlr. geſtellt hatten, ſo iſt es jetzt gelungen, dieſelben auf 8½ Thlr., als höchſten Satz, herunterzubringen. Zu den verſchiedenen Bauwerken bei Bielefeld ſind aber wenigſtens 3000 Schachtruthen Steine nothwendig, und werden mithin über 10000 Thlr. erſpart.

VII. Abtheilung, von Brakmeier über Herford, Minden, bis zur Landesgrenze.

Dieſe Abtheilung iſt in vier Sektionen getheilt worden:

1) von Brakmeier bis Löhne,
2) von Löhne bis Rehme,
3) von Rehme bis Minden,
4) von Minden bis zur Landesgrenze.

Vorarbeiten.

Beim Anfange der Vorarbeiten in dieſer Abtheilung mußten ebenfalls noch generelle Arbeiten Behufs näherer Beſtimmung der Führung dieſer Linie im Werrethale gemacht werden, und nur die Strecken von Brakmeier bis Herford, ſowie von Rehme nach Minden, konnten der ſpeziellen Bearbeitung überwieſen werden. Die obigen Arbeiten haben zu dem Reſultate geführt, daß die Linie zwiſchen Löhne und Rehme vom linken Werreufer auf das rechte verlegt worden iſt, während die Beſtimmung der Linie zwiſchen Herford und Löhne mit Rückſicht auf die eingeſchickten Arbeiten noch der höheren Genehmigung unterliegt.

In der Sektion Rehme-Minden ſind dagegen die ſpeziellen Vorarbeiten gänzlich vollendet, ſowie auch die Anſchläge zu den Erdarbeiten und Brücken, worunter auch die große Weſerbrücke gehört, angefertigt.

Von Brakmeier bis Herford ſind die ſpeziellen Vermeſſungen, Kartirungen und Nivellements ebenfalls beendet, und der Antrag zur polizeilichen Genehmigung dieſer Linie wird in einigen Tagen an die Regierung zu Minden geſtellt werden können.

Stand der Bauarbeiten.

Da die Gewinnung des Landes zum Bau der Bahn in Weſtphalen mit weniger Schwierigkeiten verbunden iſt, ſo hat nach der polizeilichen Genehmigung der Linie in der Sektion Rehme-Minden auch ſehr bald der Bau beginnen können, und ſind ſeit dem 1. Juli die Erdarbeiten an drei Orten, bei Vennebeck, Holzhauſen und in der Porta, ſtark in Angriff genommen worden. Die Arbeiten werden in kleinen Verdingen vergeben, wobei zwar von Seiten der Beamten eine größere Kontrole nothwendig iſt; es wird aber dadurch billiger als mit größeren Unternehmern gearbeitet, weil der Verdienſt,

welchen letztere ſuchen, den Arbeitern verbleibt. Bis jetzt iſt man noch im Durchſchnitt gegen 25 Prozent unter den Anſchlagsſätzen verblieben, und es bildet ſich ſo ein Preis, der das Vertrauen zu größeren Unternehmungen auf Grund der Anſchlagsſätze ſtärken und ſomit der Geſellſchaft Unternehmer herbeiführen wird.

An der großen Weſerbrücke haben ebenfalls die Grundarbeiten zu den Landpfeilern begonnen. Da dieſelbe aus dem Sandſteine der Porta erbaut wird, wovon bereits 12800 Kubikfuß auf Rechnung der Geſellſchaft Behufs Bildung des Planums gebrochen ſind, ſo iſt für den Anfang geſorgt, und braucht der Befürchtung, daß wegen Mangels an Material der Bau nicht betrieben werde, um ſo weniger Raum gegeben zu werden, als die Direktion zwei Steinbrüche acquirirt hat, aus welchen der Bedarf zu decken ſein wird. Aus dieſem Material wird ſich aber eine feſte Brücke herſtellen laſſen; davon giebt die Brücke bei Minden, welche denſelben Stein in Pfeilern und Bogen führt, Zeugniß.

Für die Bahnhofsanlage bei Minden hat nur erſt ein genereller Plan ausgearbeitet werden können, weil die offizielle Uebereinſtimmung Seitens des Hannöveriſchen Gouvernements über dieſen Plan noch fehlt. Sobald dieſe erfolgt, wird auch die ſpezielle Bearbeitung der Sektion nach der Landesgrenze angefangen werden."

27. Elberfeld-Witten-Dortmunder Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Zu gleicher Zeit mit dem Plane zur Düſſeldorf-Elberfelder und Rhein-Weſer Eiſenbahn entſtand das Projekt für die Ausführung einer Eiſenbahn von Elberfeld nach Witten, um die durch ihren mannigfaltigen und ausgedehnten Gewerbfleiß belebten Thäler der Wupper, Ennepe, Volme, Lenne und Ruhr mit wohlfeileren Kohlen und billigerem Brod zu verſorgen, dagegen den Fabrikaten dieſer Gegend Abzug nach dem Auslande mittelſt leichterer Kommunikationsmittel zu verſchaffen. Das Unternehmen fand in der Gegend allgemeinen Anklang, die nöthigen Unterhandlungen wurden eingeleitet, verzögerten jedoch daſſelbe ſo, daß erſt am 30. Juli 1836 eine General-Verſammlung der Intereſſenten der Elberfeld-Wittener Eiſenbahn Statt finden konnte. In dieſer Verſammlung wurde die Geſellſchaft konſtituirt, ihre Statuten geprüft, das Aktienkapital beſtimmt und, da Alles vorbereitet, Alles zum Angriff bereit war, der Beſchluß gefaßt: mit der Ausführung der Bahn nach Ertheilung der Konzeſſion vorzuſchreiten.

Die ſich in Minden zur Erbauung einer Eiſenbahn von Köln nach Minden unter dem Namen „Rhein-Weſer Bahn" gebildete Geſellſchaft wollte jedoch, wie wir unter Köln-Mindener Eiſenbahn geſehen haben, ihr Unternehmen in der Richtung über Düſſeldorf, Elberfeld, Dortmund u. ſ. w. ausführen. In Bezug hierauf ertheilte der König die Konzeſſion zur Anlage einer Eiſenbahn von Elberfeld nach Witten im Allgemeinen vorläufig, jedoch mit der Maaßgabe, daß die Geſellſchaft eventuell verpflichtet ſein ſollte, ihre Kon-

zeſſion und die ſämmtlichen Vorarbeiten, gegen Erſtattung der verurſachten Koſten, derjenigen Geſellſchaft abzutreten, welche ſich zum Bau der Rhein-Weſer Bahn binnen einer Friſt von 3 Monaten gehörig konſtituiren möchte. Dabei blieb aber den Theilnehmern an dem Elberfeld-Wittener Eiſenbahn-Unternehmen die Befugniß vorbehalten, das gezeichnete Aktienkapital auf die Rhein-Weſer Bahn zu übertragen.

Demgemäß wurde dem Mindener Komité eine Friſt von 3 Monaten beſtimmt, binnen welcher die Aktien-Geſellſchaft ſich wirklich konſtituiren ſollte und den Nachweis zu führen hatte, daß das auf 4,400000 Thlr. überſchlagene Anlagekapital wenigſtens bis zur Höhe von zwei Drittheilen durch zuverläſſige, für den ganzen Betrag der von ihnen gezeichneten Summe haftende Perſonen gezeichnet wäre. Sofern dieſe Friſt nicht eingehalten würde, ſollte aber die Beſchränkung wegfallen, unter welcher die vorläufige Konzeſſion für die Elberfeld-Wittener Eiſenbahn-Anlage ertheilt worden war.

Wie wir im geſchichtlichen Theile der Köln-Mindener Eiſenbahn geſehen haben, ſo nahm das Unternehmen der Geſellſchaft für die Rhein-Weſer Bahn im Anfange einen guten Fortgang und ſollte die Elberfeld-Wittener Bahnſtrecke ein integrirender Theil der größeren Eiſenbahn werden; die Ausführung des kleineren Unternehmens wurde daher dem ſich hierzu gebildeten Komité unterſagt, um dagegen von der größeren Geſellſchaft zunächſt vollzogen zu werden. Mit dem erſteren indeß unterblieb auch das andere, die Wirren der Zeit und der Anſichten auf dieſem Gebiete erfaßten vor allen die größere Eiſenbahn, die Geſellſchaft zerfiel in ſich ſelbſt, und als nun in ſpäterer Zeit eine ſtärkere Hand die Verbindung des Rheins mit der Weſer wieder aufnahm, wurden andere Richtungslinien als die erwähnten geſucht und gefunden.

Es ſollte nun alſo noch für die Bergiſch-Märkiſche Fabrikgegend zu den Nachtheilen, welche dadurch entſtanden waren, daß das Land 7 Jahre auf eine Eiſenbahn gewartet hatte, mit der veränderten Richtungslinie der Verluſt der großen Weltbahn treten und mit ihr der Schaden, nicht mehr, wie bisher ſeit undenklichen Zeiten, an jener großen Heerſtraße zu liegen, welche den geſammten Verkehr zwiſchen den öſtlichen und weſtlichen Provinzen aufnehmen wird.

Im ernſten Blick auf alle dieſe Zuſtände der Gegenwart tauchte mit dieſem Wechſel der Verhältniſſe nothwendig die Frage auf: Sollen denn wirklich inmitten jener Verbindungslinien des europäiſchen Völkerverkehrs fortan nicht mehr jene gewerbreichen Thäler liegen? ſollen die beträchtlichſten Fabrikdiſtrikte des Landes, die den Vortheil der Schifffahrt entbehren, für immer der Vortheile beraubt ſein, welche in der großartigen Entwickelung mechaniſcher Forſchungen durch die ſcheinbar ſchwache Kraft des Dampfes der Menſchheit dargeboten ſind? Während man dieſe Kraft dazu benutzen will, die Kohlen aus den Gruben wohlfeil zu fördern und ſie auf dem Schienenwege ſelbſt dem Auslande billig zuzuführen, ſollen da nur gewöhnliche Wege das ſchwere Material dem Inlande darbringen und die wichtigſte Induſtrie des Landes für immer alle die Nachtheile erleiden, die in der ermangelnden Erleichterung

des inneren Verkehrs, in der ſteten Abgeſchiedenheit von den nahen Kohlenzechen der Ruhr und den weſtphäliſchen Getreidefeldern für eine dichte Bevölkerung liegen, welche das theuerſte Brod im Vaterlande eſſen, übermäßige Kohlenpreiſe bezahlen muß; ja während der Staat die Kommunikation des ganzen Landes durch großartige Maaßregeln, außergewöhnliche Anſtrengungen zu erleichtern ſtrebt, in der Vermehrung und Verbeſſerung dieſer Mittel den wichtigſten Hebel zur Förderung der Gewerbe erblickt; während man allenthalben ſtark und lebendig erkennt, wie Zeit und Raum die alte Geltung verlieren, in dem Kampfe der Induſtrie jeder Fortſchritt beachtet werden muß, ſollte da dieſe Erleichterung nicht dort befördert, jene Maaßregel da nicht angewendet werden, wo dieſer Kampf am lebhafteſten, dieſer Vortheil dem Gewerbe am nothwendigſten iſt, wo funfzehn, ja zwanzig Tauſend Menſchen auf der Quadratmeile leben, und für ſie in dieſer Anlage wohlfeilere Fabrikation und wohlfeileres Leben ſo augenſcheinlich geboten wurde? — Nein, dafür bürgten dem Lande der Berge und der Mark die Geſinnungen der höchſten Staatsbehörden, bürgte die ſchützende und ſchirmende Fürſorge des Königs.

Der Ruf zur Abwehr und zur Hülfe vor einem ſolchen Mißgeſchick durch Erbauung einer Eiſenbahn von Elberfeld über Witten bis in die Gegend von Dortmund zum Anſchluß an die Köln-Mindener Bahn wurde von einem Komité wieder angeregt und fand die wohlwollendſte Aufnahme.

Schon bei der Entſcheidung über die Richtungslinie zwiſchen Minden und Köln beſtimmte der König:

> daß die Wiederaufnahme des früheren Planes der für den lokalen Verkehr ſo wichtigen Eiſenbahnanlage von Elberfeld nach Witten den Intereſſenten nicht zu verſagen ſei, und hinſichtlich der etwa beabſichtigten Fortführung derſelben zum Anſchluß an die Hauptbahn die Allerhöchſte Beſchlußnahme vorbehalten bleiben müſſe.

In Folge fernerer Verhandlungen der zur Zeit dieſer Allerhöchſten Entſcheidung in Berlin anweſenden Deputirten wurde die offizielle Eröffnung entgegengenommen:

> daß des Königs Majeſtät geneigt ſeien, der Ausführung einer Eiſenbahn zwiſchen Elberfeld und Witten Begünſtigungen von Seiten des Staates zu Theil werden zu laſſen, dieſe Begünſtigungen könnten jedoch erſt dann feſtgeſtellt werden, wenn das Zuſtandekommen der Haupt-Eiſenbahn zwiſchen dem Rhein und der Weſer, worüber die Verhandlungen mit der Rheiniſchen Geſellſchaft im Gange ſeien, keinem Zweifel mehr unterliege; es werde ſodann auch näher erwogen werden, ob für die Fortführung der Elberfeld-Wittener Eiſenbahn bis in die Gegend von Dortmund, zur Erzielung eines Anſchluſſes an die vorgedachte Hauptbahn, die Konzeſſion zu ertheilen ſei, worüber die Entſcheidung vorerſt vorbehalten bleiben müſſe. Eine Ausſicht auf Zinſen-Garantie des Staates könne aber weder für die eine (Elberfeld-Witten) noch für die andere (Witten-Dortmund) Bahnſtrecke gewährt werden, da die für eine ſolche Unterſtützung disponibel zu machenden Geldmittel nur für den Bau der Hauptlinie beſtimmt werden könnten.

Nach dieſer offiziellen Eröffnung ertheilte der König wie der Finanz-Miniſter den Deputirten eine abermalige Audienz, in welcher die Unterſtützungen des Staates, inſofern ſie zur Förderung des Unternehmens unumgänglich nothwendig geworden, ſo wie die Anſchlußfrage ausführlich zur Sprache kamen. Zugleich wurde der Wunſch ausgeſprochen, daß nun auch, ſobald das Zuſtandekommen der Hauptbahn geſichert ſei, und die für den gewerblichen Zuſtand der Gegend ſo unumgänglich nothwendige Eiſenbahn in Ausführung komme, die nöthigen Einleitungen ſofort getroffen werden möchten. Der Finanz-Miniſter übergab zu dieſem Zwecke, auf den geäußerten Wunſch der Deputirten, denſelben die auf dieſe Bahnſtrecken ſich beziehenden, in früherer und letzterer Zeit aufgenommenen Karten, Profile und Berechnungen, ſo wie die betreffenden Auszüge aus den Berichten der mit Reviſion der verſchiedenen Eiſenbahnlinien zwiſchen Köln und Minden beauftragt geweſenen Kommiſſarien.

Nachdem hierauf durch eine eröffnete Aktienzeichnung das veranſchlagte Aktienkapital von 4,000000 Thlr. hinreichend gedeckt war, wurden die Aktionäre zu einer General-Verſammlung am 18. Oktober 1843 eingeladen. Die obige Aktienzeichnung erfolgte unter der Vorausſetzung, daß der Staat ſich bis zur Höhe von 25 Prozent des erforderlichen Kapitals betheilige, und rückſichtlich dieſer Betheiligung den übrigen Aktionären dergeſtalt nachſtehe, daß er ihnen einen bevorzugten Zinſengenuß von jährlich 4 Prozent laſſe, demnächſt aber von der gemeinſamen Dividenden-Vertheilung ſelber nur 3½ Prozent in Anſpruch nehme. Das noch fehlende Kapital zur Erbauung der Bahn und zum Betriebe des Geſchäfts wurde durch Aktien, jede zu 100 Thlr., auf die Träger lautend, beſchafft.

In der General-Verſammlung wurden die Statuten berathen und zur Vertretung der Intereſſen ſämmtlicher Aktienzeichner bis zur Erlaſſung der Allerhöchſten Beſtätigungsurkunde ein Verwaltungsrath nach Vorſchrift der Statuten gewählt, welcher in der erſten Sitzung einen interimiſtiſchen Präſidenten zu beſtimmen hatte.

Der Verwaltungsrath wurde ermächtigt:

1) vorläufig ein Prozent, und, nachdem vom Staate die Zuſicherung der Konzeſſion und die erwähnten Begünſtigungen ertheilt, ſo wie die Anerkennung der geſellſchaftlichen Vereinigung ausgeſprochen war, noch 9 Prozent des ganzen Aktienkapitals einzuziehen und die eingehenden Summen, nach Abzug eines angemeſſenen Betrages für die laufenden Ausgaben, bei den Königl. Banken in Berlin und in Köln rentbar zu deponiren, oder, im Falle der Ablehnung dieſer Banken, die Summe auf andere geeignete Weiſe gegen Zinſen unterzubringen;
2) mit den hohen und höchſten Staatsbehörden in Verhandlung zu treten, um die Allerhöchſte Konzeſſion und Beſtätigung gegenwärtigen Statuts auszuwirken;
3) die nöthigen Vorarbeiten und Einleitungen zur Ausführung der Bahn zu beſorgen, oder beſorgen zu laſſen;
4) alle mit ſolchen Verhandlungen und Arbeiten verbundenen, ſo wie die

biſher ſchon aufgegangenen Koſten und Ausgaben aus den von den Aktienzeichnern eingezahlten Geldern zu beſtreiten;

5) einen engern Ausſchuß von fünf Mitgliedern aus ſeiner Mitte zur Beſorgung der laufenden Geſchäfte und zur Ausführung der Beſchlüſſe zu ernennen.

Es wurde ferner feſtgeſetzt:

Im Falle die von Sr. Majeſtät zu erlaſſende Konzeſſion die urſprünglichen Grundbedingungen, unter welchen die Aktienzeichnung geſchehen iſt, unverändert beſtehen laſſen ſollte, iſt der Verwaltungsrath zur Annahme der vom Staate geforderten Modifikationen des Statuts ermächtigt.

Beſchließt der Verwaltungsrath demnächſt die Annahme, ſo wählt derſelbe drei Direktoren und ihre Stellvertreter, und trägt beim Staate auf Ernennung des Präſidenten des Verwaltungsraths, ſo wie des Präſidenten der Direktion an. Die durch dieſe Ernennung vervollſtändigte Verwaltung der Geſellſchaft tritt dann ſofort, und zwar für die Dauer des erſten Verwaltungsjahres, ſtatutgemäß in ihre Funktionen zum Beginn des Bahnbaues.

Sollten vom Staate Modifikationen des Statuts vorgeſchrieben werden, die der Verwaltungsrath nicht glaubt genehmigen zu dürfen, ſo beruft er eine zweite General-Verſammlung und legt derſelben das Reſultat der Verhandlungen mit dem Staate zur Beſchlußnahme vor. Eine Aenderung der urſprünglichen Grundbedingungen, unter welchen die Aktienzeichnungen geſchehen ſind, hebt die Verbindlichkeit der Aktienzeichnung auf.

Die Ausſchreibung des einen Prozents erfolgte hierauf vom Verwaltungsrathe unterm 8. Dezember 1843, und wurden die übrigen Einleitungen getroffen, um den Beſchlüſſen der General-Verſammlung nachzukommen.

Im März 1844 wurde in Folge der Verhandlungen mit den Staatsbehörden dem Verwaltungsrathe der Geſellſchaft mitgetheilt, daß nicht nur die Allerhöchſte Konzeſſion, mit dem Rechte des Anſchluſſes an die Köln-Mindener und an die Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn, ſondern auch die Betheiligung und Unterſtützung des Staats nach den folgenden Grundlagen zugeſichert werden würde:

1) Der Staat übernimmt von dem zu 4 Millionen Thaler angenommenen Aktien-Kapital den vierten Theil mit einer Million Thaler; die übrigen 3 Millionen Thaler ſind von Privat-Aktionären aufzubringen. Sollte dieſes Kapital nicht ausreichen, ſo iſt ſeiner Zeit unter Genehmigung des Staats Beſchluß darüber zu faſſen, ob und unter welchen Maaßgaben der weitere Bedarf durch neue Aktien oder durch eine Anleihe zu beſchaffen iſt.

2) Bis zum Schluſſe des Jahres, in welchem der Betrieb der Bahn eröffnet wird, werden die Einzahlungen auf das Aktien-Kapital mit vier Prozent jährlich verzinſt. Nach Ablauf jenes Jahres beziehen zunächſt die Privat-Aktionäre aus dem aufkommenden Reinertrage des Unter-

nehmens, in ſoweit derſelbe ausreicht, für die oben gedachten 3 Millionen Thaler Aktien vorab eine Dividende bis zur Höhe von $3\frac{1}{2}$ Prozent; von dem Ueberreſte bezieht, in ſoweit dieſer Ueberreſt ausreicht, der Staat für die von ihm übernommene eine Million Thaler Aktien ebenfalls eine Dividende bis zur Höhe von $3\frac{1}{2}$ Prozent. Wird der Reinertrag durch die Vertheilung von $3\frac{1}{2}$ Prozent auf die geſammten 4 Millionen Thaler Aktien noch nicht erſchöpft, ſo wird der Ueberſchuß auf ſämmtliche Staats- und Privat-Aktien in gleichen Raten vertheilt.

3) Falls nach Ablauf der erſten 10 Jahre nach Eröffnung der Bahn ſich in fünf auf einander folgenden Jahren für das geſammte Aktien-Kapital von 4 Millionen Thaler ein Reinertrag von vier Prozent oder ein noch höherer Reinertrag herausſtellt, ſo tritt der Staat, hinſichtlich der Theilnahme an dem Reinertrage, mit den Privat-Aktionären für die Folge ganz in gleiche Rechte, dergeſtalt, daß der unter 2) den Privat-Aktionären eingeräumte Vorzug demnächſt nicht weiter Statt findet, wenn auch der Reinertrag ſich etwa ſoweit vermindern ſollte, daß die Dividende nicht $3\frac{1}{2}$ Prozent erreichte.

4) Nach Ablauf von 30 Jahren, von Eröffnung der Bahn an gerechnet, hört der den Privat-Aktionären unter 2) eingeräumte Vorzug, wenn ſolcher nicht inzwiſchen ſchon in Folge der Beſtimmung unter 3) weggefallen iſt, unter allen Umſtänden auf, ſo daß der Staat ſodann jedenfalls, hinſichtlich der Theilnahme an dem aufkommenden Reinertrage, den Privat-Aktionären ganz gleichſteht.

5) Es bleibt der Geſellſchaft vorbehalten, nach Ablauf der erſten 10 Jahre, von Eröffnuug der Bahn an gerechnet, darüber Beſchluß zu faſſen, ob dem Staate das von ihm hergegebene Kapital von einer Million Thaler zu erſtatten ſei, und zwar entweder nach Verlauf von ferneren fünf Jahren, oder mit dem Ablaufe des unter 4) gedachten 30jährigen Zeitraums. Die Geſellſchaft iſt befugt, zu dieſer Erſtattung das fünfte Prozent, welches über 4 Prozent des Aktien-Kapitals von 4 Millionen Thaler aufkommen möchte, — jedoch nicht auch die etwa weiter noch aufkommenden Ueberſchüſſe — in der Art zu verwenden, daß damit ſucceſſive die Aktien des Staats ausbezahlt werden, und die auf die eingelöſten Aktien treffenden Dividenden ebenfalls zu dieſem Zwecke zu benutzen.

Da dieſe Grundlagen in etwas von den Grundbedingungen abwichen, unter welchen die Aktien-Zeichnung erfolgt war, ſo erklärten ſich ſämmtliche Aktien-Zeichner, ſowohl in Berlin als auch im Bahnbezirk, gleich bereit, ihre Beitritts-Erklärung zu den vom Staate geforderten Modifikationen als Nachtrag zum Geſellſchaftsvertrag vor Notar abzugeben, um dadurch den Zeitverluſt zu vermeiden, der mit Berufung der General-Verſammlung in ſtatutengemäßer Friſt verknüpft ſein würde. Nach dieſer Beitrittserklärung ſteht der Ertheilung der definitiven Konzeſſion nichts weiter im Wege, und werden die Statuten der Geſellſchaft hiernach in den betreffenden Punkten modifizirt werden. —

Die Einzahlung der 9 Prozent erfolgte hierauf in den Tagen bis zum

15. Juni 1844; die Vorarbeiten ſind im beſten Gange, und ſteht zu erwarten, daß ſie noch im Sommer 1844 beendigt werden. Der Bau der Bahn wird alsdann beginnen, und ſind zu dieſem Zwecke bereits der Ober-Ingenieur Märtens aus Braunſchweig, ſowie andere Baubeamte berufen.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die Geſellſchaft wird die Strecke der im Jahre 1837 konzeſſionirten Rhein-Weſerbahn von der ſechsten bis zur vierzehnten Meile, von Elberfeld bis Dortmund, ausbauen. Profil und Grundriß dieſer Strecke ſind in den Karten, welche zu dem „Bericht über die Vorarbeiten und Verhandlungen wegen Weiterführung der Rheiniſchen Eiſenbahn von Köln bis zur Landesgrenze bei Minden“ von Hanſemann und v. Egidy, welche Schrift in Berlin bei den Behörden vorbereitet worden iſt, ſo genau dargeſtellt, als dies nach den bisherigen Vorarbeiten möglich war. Da bedeutende Abweichungen nicht bevorſtehen und die Vorarbeiten der Geſellſchaft noch nicht beendet ſind, ſo geben wir nach dieſer im Grundriſſe gezeichneten Linie das Nachſtehende.

Vom Bahnhofe in Elberfeld, welcher neben dem der Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn zu liegen kommt, geht die Bahn der aus mehreren, mit beſonderen Namen verſehenen Gemeinden beſtehenden Stadt Barmen entlang, wo zwei Bahnhöfe projektirt ſind, und zwar der eine an der Grenze von Barmen und Elberfeld, der andere in der Mitte von Barmen. Ein kurzer Tunnel iſt wegen eines Kirchhofes, welchen der Bahnzug trifft, erforderlich. Das koſtſpieligſte Werk iſt der Wupper-Uebergang am Ende von Barmen (Rittershauſen), welcher eine 134 Ruthen lange und 50 Fuß hohe Ueberbrückung nothwendig macht.

Die Waſſerſcheide zwiſchen Wupper und Ennepe wird hierauf mittelſt zweier geneigten Ebenen überſchritten; am Fuße der erſten wird ein Bahnhof angelegt, wo ſich die benachbarte Stadt Schwelm und mehrere bevölkerte Ortſchaften anſchließen können. Die Bahn läuft vom Fuße der zweiten geneigten Ebene an dem linken Ufer der Ennepe entlang, überſetzt dieſelbe bei Vogelſang und gelangt am rechten Ufer dieſes Fluſſes bis Hagen (Bahnhof). Hinter Hagen überſchreitet die Bahnlinie nochmals die Ennepe, zieht ſich am Fuße des Höhenzuges hin, läßt Wetter am rechten Ufer der Ruhr liegen und bleibt alsdann am linken Ufer dieſes Fluſſes bis in die Nähe von Witten (Bahnhof), wo ſie über denſelben fortläuft. Von Witten aus folgt die Bahn in mehreren Krümmungen den Thälern kleiner Flüſſe und erreicht auf dieſe Weiſe am rechten Ufer der Emſcher Dortmund, ſich hier an die Köln-Mindener Bahn anſchließend.

Die Länge dieſer Bahnſtrecke von Elberfeld über Hagen und Witten beträgt 8 Meilen; Hagen liegt in der Bahnlinie 4, Witten 5½ Meilen von Elberfeld entfernt.

c. Steigungs- und Krümmungs-, ſowie ſonſtige Verhältniſſe.

Die Bahn enthält in öſtlicher und weſtlicher Richtung eine Hauptſteigung, um die Höhe bei Schwelm, von 688 Fuß über dem Meere, zu über-

ſchreiten. Die gegen Oſten anſteigende Strecke iſt drei viertel Meilen lang und hat eine Steigung von 1:120; die Gegenſtrecke iſt eine Meile lang und ſteigt mit 1:100 aufwärts.

Die Krümmungsradien werden, mit etwa zwei Ausnahmen, 300 Ruthen und mehr betragen.

Das Erdplanum braucht vorläufig nur für ein Geleiſe angelegt zu werden, und erhält ſomit eine Kronenbreite von 15 Fuß. Nur da, wo der Erwerb der Grundſtücke für das zweite Geleiſe ſpäter Schwierigkeiten haben würde, wird daſſelbe ſofort für die Doppelbahn angekauft.

Ferner ſollen alle Kunſtbauten, welche eine ſpätere Verbreiterung nicht zulaſſen, gleich anfangs die Breite für die Doppelbahn erhalten. An beträchtlichen Kunſtbauten kommen auf der Bahn vor: der Tunnel bei Schwelm und die Ruhrbrücke bei Witten. Der Tunnel wird gegen 350 Ruthen lang und ſteht in ſo günſtigem Geſteine, daß eine ſchwächere Unterwölbung daſſelbe mit Sicherheit tragen wird. Die Ruhrbrücke bietet keine beſondern Schwierigkeiten dar. Viadukte kommen nicht vor.

Auf den Grund mehrfacher Unterſuchungen und Veranſchlagungen der Linie, welche vom Jahre 1835 an für die Wittener und die verſchiedenen Rhein-Weſerbahnen ausgeführt worden ſind; ferner auf Grund der Vergleichung mit der Elberfeld-Düſſeldorfer Eiſenbahn liegt die Sicherheit vor, daß die 8 Meilen lange Elberfeld-Dortmunder Bahn für die Summe von vier Millionen Thaler wird hergeſtellt werden können.

Die Durchſchnittskoſten einer Meile würden ſich daher auf eine halbe Million Thaler ſtellen.

Die Perſonen-Frequenz der Bahn wird ſich bilden:

a. aus dem innern Verkehr einer ſehr regſamen Bevölkerung. Die vielen Weber und Schmiede haben wöchentlich meilenweit ihre Fabrikate abzuliefern; die Fabrikherren ſelbſt, die Verkäufer von Rohſtoffen, die Mäkler, die Viktualienhändler u. ſ. w. haben häufige Geſchäftsreiſen zu machen;

b. aus den kleinen Vergnügungsreiſen der wohlhabenden Bevölkerung innerhalb des Bezirks;

c. aus dem lebhaften Verkehre der Gegend mit den entfernten Landestheilen und dem Auslande;

d. aus dem durchgehenden Verkehr.

Wenn nun im Jahre 1842 auf der Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn 245726 Perſonen und 1843 188207 Perſonen durch die ganze Bahn befördert worden ſind, ſo kann für die Elberfeld-Dortmunder Bahn, da ganz ähnliche Verhältniſſe, wie bei jener, obwalten, mindeſtens eine gleiche Perſonen-Frequenz erwartet werden.

Die Haupt-Transportmaſſen der Eiſenbahn werden in Kohlen beſtehen. Im Wittener und Hördeſchen Reviere lagern ungeheure Maſſen der beſten Kohlen, welche zu dem Preiſe von 3 Sgr. für Stückkohlen, und von 1½ Sgr. für Grieß verkauft werden. Die Fracht zu 6 Pf. pro Zentner und Meile gerechnet, werden gute melirte Kohlen zu 5½ Sgr. in Elberfeld und

in Barmen verkauft werden können, deren Preis jetzt durchſchnittlich zu 8 Sgr. ſteht. Es wird alſo auf die Dauer der ganze Kohlentransport der Bahn zufallen. Nach genauen Ermittelungen verbrauchen Elberfeld und Barmen jährlich 2½ Millionen Scheffel Kohlen. Die rückwärts liegenden Fabrikgegenden von Lennep, Remſcheid, Solingen mögen gegen eine halbe Million Scheffel verbrauchen, ſo daß ſich der ganze Kohlen-Konſum der bergiſchen Fabrikgegenden auf 3 Millionen Scheffel ſtellt. — Außer dieſem bedeutenden Frachtverkehr fällt aber auch der Bahn noch der innere Verkehr der Gegend, ferner der Transport an Korn, Salz, Bauholz, Sandſteinen, Viktualien ꝛc. zu.

Durch Anwendung von 14zölligen Lokomotiven und durch Aufſtellung von Reſerve-Lokomotiven am Fuße der ſtark anſteigenden Strecken der Bahn werden dieſelben, ohne die Betriebskoſten bedeutend zu erhöhen, ſehr gut überwunden werden. Auf die Ermäßigung der Betriebskoſten werden aber namentlich ſehr entſchieden günſtig folgende Umſtände einwirken.

Das Brennmaterial nimmt bei ſämmtlichen Eiſenbahnen einen ſehr großen Theil der Betriebskoſten in Anſpruch. Da nun mitten in der Bahnſtrecke ſehr gute Fettkohlen zu den billigſten Preiſen, nämlich zu etwa 4 Sgr. pro Scheffel, angeſchafft werden können, ſo wird hierdurch eine bedeutende Erſparung Statt finden. Beim Transport von Kohlen kann die todte Laſt ſehr vermindert werden; der Transport kann Nachts und ſehr langſam geſchehen; die Koſten des Auf- und Abladens ſind ſehr gering; kein Frachtzug geht mit unvollſtändiger Ladung ab; von Schwelm bis ins Wupperthal laufen die Wagen von ſelbſt.

Wohl ſelten vereinigt mithin eine Bahnſtrecke ſo wichtige merkantiliſche Intereſſen mit ſo lohnenden Ausſichten wie dieſe; indem, abgeſehen von allen vorhin erwähnten Verkehrsverhältniſſen, ihr auch gewiß noch ein bedeutender Theil des Weltverkehrs von der Hauptbahn zufallen wird, indem ſie in Verbindung mit der Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn eine viel kürzere Linie von Dortmund bis Köln beſchreibt, als wie ſie die Hauptlinie der Köln-Mindener Eiſenbahn über Duisburg bildet. Jedenfalls ſtehen daher der Bahn ſehr günſtige Reſultate bevor, wenn dieſelbe auch wegen der ſchwierigen Terrain-Verhältniſſe ein bedeutendes Anlagekapital erfordert.

28. Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn.

a. Geſchichte der Bahn.

Schon im Jahre 1826 ging die erſte Anregung, Eiſenbahnen in der preußiſchen Rheinprovinz anzulegen, von den beiden Schweſterſtädten Elberfeld und Barmen aus. In dieſem Jahre wurde nämlich eine kleine Probebahn nebſt Wagen, nach Palmer'ſcher Konſtruktion, im Garten des Muſeums aufgeſtellt, und es wurden ſchon damals über die Anlage einer ſolchen Bahn aus dem Kohlenbezirk bis ins Wupperthal Berathungen gepflogen. Etwas ſpäter bildete ſich auch eine Geſellſchaft, welche den Ausbau der Bahn übernehmen wollte, ſich aber wegen der Bedingungen, dem Vernehmen nach, mit dem Miniſterium nicht vereinigen konnte.

Im Jahre 1830 ſchickte das Miniſterium einen Bau-Kondukteur dahin, um die Verhältniſſe der Kohlenbeförderung ins Wupperthal und ein generelles Nivellement der zweckmäßigſten Bahnlinien aufzunehmen, und als dadurch die Ueberzeugung gewonnen wurde, daß eine ſolche Anlage nicht allein die Kohlenpreiſe in den Fabrikgegenden bis faſt zur Hälfte ermäßigen, ſondern auch, daß ſich die Anlage dabei gut rentiren würde, wurde derſelbe Bau-Kondukteur mit der ſpeziellen Veranſchlagung dieſer Bahn beauftragt, der zufolge die Meile zu 80000 Thlr., mit Inbegriff der Wagen und Magazine, berechnet wurde. Es iſt dies die mit allen Verzweigungen etwa 6 Meilen meſſende Bahn von Schnorum über Einern bis zu den Kohlenzechen an der Ruhr.

Dabei verblieb es indeß bis zum Herbſte des Jahres 1832, wo ſich ſowohl für Elberfeld und Barmen, als an mehreren Orten in Weſtphalen Komités bildeten, um die Anlage einer Eiſenbahn von Düſſeldorf bis Minden in Berathung zu nehmen und vorzubereiten. Auf Betrieb des Elberfeld-Barmer Komités wurde die Bahnſtrecke von Vohwinkel bis Gevelsberg genau aufgenommen. Die verſchiedenen Strecken zwiſchen Gevelsberg und Lippſtadt wurden auf Veranlaſſung der Weſtphäliſchen Komités vermeſſen. Die Strecke von Lippſtadt bis Minden war ſchon früher auf Koſten des Staats vermeſſen worden.

Die ſämmtlichen Vermeſſungsarbeiten, ſowie die Ermittelungen über die Transportmaſſen, wurden dem Geheimen Finanzrath Krüger in Münſter übergeben, der im Anfange des Jahres 1834 unter ſeinen Augen durch geeignete Techniker eine Veranſchlagung der Anlagekoſten, die vollſtändige Ermittelung der Transportmaſſen und die Berechnung des ökonomiſchen Effekts der ganzen Bahn bearbeiten ließ.

Nach dieſen Vorarbeiten belief ſich das ganze zur Rhein-Weſer Bahn von Düſſeldorf bis Minden erforderliche Anlagekapital auf 3½ Millionen Thaler, welches ſich, bei niedrigen Frachtſätzen, mit 9 Prozent verzinſen würde. — Die Bahn ſelbſt war für den Transport durch Dampfkraft berechnet.

Die Anſchläge, Berechnungen und Karten wurden ſodann im Jahre 1835 einer Miniſterial-Kommiſſion vorgelegt, welche prüfen und begutachten ſollte, in wie weit der Staat eine Zinſengarantie übernehmen oder auf andere Weiſe das Unternehmen unterſtützen könne.

Die Strecke von Witten über Hagen bis Elberfeld — 5¼ Meile — ſollte nach dieſen Anſchlägen etwa 700000 Thlr., die Strecke von Elberfeld nach Düſſeldorf — 3¼ Meile — gegen 500000 Thlr. koſten.

Noch iſt zu erwähnen, daß die Handelskammer von Elberfeld und Barmen wiederholt, und namentlich im Jahre 1834, die Anlage einer Eiſenbahn von der Ruhr nach Elberfeld beim Miniſterium in Anregung brachte.

Eine Anzahl Bürger aus Elberfeld berief auf den 19. Juni 1835 eine Verſammlung zur Berathung obiger Angelegenheiten, welche nach ausführlicher Erörterung ein Komité bildete und die Vorlegung eines Proſpekts beſchloß. In Folge der mit Veröffentlichung deſſelben verbundenen Aufforderung zur Zeichnung von Aktien zu 100 Thlr. wurden bis Anfang September 1835 für die Elberfeld-Düſſeldorfer Strecke 690700 Thlr. gezeichnet, und dann

auf den 18. September eine General-Verſammlung berufen. — In dieſer beſchloß man eine Vereinigung mit den Düſſeldorfer Aktionären, und in Folge derſelben fand die erſte General-Verſammlung der Aktionäre der Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn am 31. Oktober 1835 in Düſſeldorf Statt, worin das Statut berathen und ein Verwaltungsrath erwählt wurde.

Nunmehr begann die Thätigkeit des Verwaltungsrathes, theils um durch Verhandlungen mit den Behörden die Konzeſſion und die Genehmigung des Statuts zu erwirken, theils um die techniſchen Vorarbeiten zu Ende zu führen. Zum Zwecke der Erwirkung der Konzeſſion und der Genehmigung des Statuts wurde unter dem 28. November 1835 das betreffende Geſuch eingereicht, und als im Laufe des Monats März 1836 die Reſolution der höchſten Behörde noch nicht eingegangen war, ſich vielmehr unter den Aktionären mancherlei beunruhigende, ungünſtige Nachrichten und Gerüchte verbreiteten, welche die Ertheilung der Konzeſſion für die Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn in Zweifel ſtellten, ſo ſah ſich der Verwaltungsrath veranlaßt, eine Deputation aus ſeiner Mitte nach Berlin abzuordnen, um Gewißheit über jene Nachrichten zu erlangen, den höchſten Behörden jede im Intereſſe des Unternehmens etwa erforderliche Auskunft zu geben und dadurch eine günſtige Entſcheidung herbeizuführen.

In Folge dieſer Sendung wurde der Verwaltungsrath durch ein Reſkript der Königl. hohen Verwaltung für Handel, Fabriken und Bauweſen benachrichtigt:

„Daß des Königs Majeſtät, in Berückſichtigung des in Anregung gekommenen größeren Projekts, die unbedingte Genehmigung zur Anlage einer Eiſenbahn von Düſſeldorf nach Elberfeld, mittelſt eines davon unabhängigen beſondern Unternehmens, zu ertheilen nicht geruht haben, indem die Strecke zwiſchen Düſſeldorf und Elberfeld, nach dem für die Rhein-Weſerbahn urſprünglich aufgeſtellten Projekte in ihrer ganzen Ausdehnung darin mitbegriffen und nach den ſpäter zur Sprache gebrachten Modifikationen des Projekts jedenfalls zum Theil in der Richtung dieſer größern Bahn gelegen iſt. Damit indeſſen durch die Rückſicht auf das umfaſſendere Unternehmen die Ausführung der Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahnanlage nicht auf ungewiſſe Zeit hinausgeſetzt und die weitere Vorbereitung nicht gehindert werde, haben des Königs Majeſtät die Konzeſſion zur Anlage einer Eiſenbahn von Düſſeldorf nach Elberfeld im Allgemeinen vorläufig zu ertheilen geruht, jedoch mit der Maaßgabe:

daß die Geſellſchaft eventuell verpflichtet ſein ſoll, ihre Konzeſſion und die ſämmtlichen Vorarbeiten gegen Erſtattung der bisherigen Koſten derjenigen Geſellſchaft abzutreten, welche ſich zum Bau der Rhein-Weſer Eiſenbahn binnen einer Friſt von 3 Monaten gehörig konſtituiren möchte, dabei aber den Theilnehmern an dem Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn-Unternehmen die Befugniß vorbehalten bleibt, das gezeichnete Aktien-Kapital auf die Rhein-Weſerbahn zu übertragen.“

Die Allerhöchſte vorläufige Konzeſſion für die Anlage der Eiſenbahn zwi-

ſchen Düſſeldorf und Elberfeld wurde mittelſt nachſtehenden Reſkripts des Staats-Miniſters Rother vom 5. Februar 1837 mitgetheilt.

„Mit Bezug auf die Vorſtellung vom 14. Oktober v. J. benachrichtige ich in Folge Allerhöchſten Auftrages den Verwaltungsrath hierdurch, daß des Königs Majeſtät auf das Immediat-Geſuch vom 14. Oktober pr. nunmehr, da die Rhein-Weſerbahn nicht über Düſſeldorf geführt werden ſoll und in der Sektion von Elberfeld nach dem Rheine nur noch auf einer gewiſſen Strecke mit jener Eiſenbahn zuſammentreffen könnte, unterm 29. v. M. die Maaßgabe für wegfallend zu erklären geruht haben, welche mit der vorläufig ertheilten Konzeſſion für die Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn-Geſellſchaft, nach Inhalt des Erlaſſes vom 19. Juni pr., verbunden worden iſt. Dabei haben ſich jedoch Allerhöchſtdieſelben zugleich vorbehalten, daß für den Fall des Zuſammentreffens beider Bahnen auf einer gewiſſen Strecke die Beziehungen beider Geſellſchaften von Seiten des Staates zu regeln ſeien, und daß alsdann, namentlich der Rhein-Weſerbahn-Geſellſchaft, die angemeſſene Benuzzung der betreffenden Düſſeldorf-Elberfelder Bahnſtrecke nach der Beſtimmung des Staats gewährt werden müſſe.

Nach der von der Königl. Regierung zu Düſſeldorf mir eingereichten Vorſtellung des Verwaltungsraths vom 19. Dezember pr. iſt inzwiſchen bereits der Plan aufgefaßt worden, der Eiſenbahn von Elberfeld nach Düſſeldorf eine neben der Rhein-Weſerbahn herlaufende Richtung zu geben, dergeſtalt, daß der Fall des Zuſammentreffens beider Bahnen gar nicht eintreten würde. Sofern gegen jenen Plan nicht ſonſtige Anſtände ſich ergeben, würden durch Rückſichten auf die Rhein-Weſerbahn bei der gegenwärtigen Lage der Sache demſelben kein Hinderniß weiter entgegenſtehen, ſo wie auch die Frage: ob die Düſſeldorf-Elberfelder Bahn überhaupt ſich an die Rhein-Weſerbahn anſchließen, oder ohne einen ſolchen Anſchluß bei Elberfeld enden ſolle, zunächſt dem Ermeſſen der Geſellſchaft anheimgegeben werden muß.

Indem die weiteren Anträge ſeiner Zeit gewärtigt werden, fordere ich den Verwaltungsrath auf, mir bald anzuzeigen, welche Spurweite für die Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn beabſichtigt wird. Es kommt darauf an, in Zeiten darauf Bedacht zu nehmen, daß bei den zwiſchen Berlin und dem Rheine zu errichtenden Eiſenbahnen ein und daſſelbe Geleiſe angenommen werde, und ſo namentlich zu erſehen, ob die Spurweite von $4\frac{3}{4}$ Fuß, welche für die Berlin-Potsdamer Bahn projektirt iſt, mit derjenigen der Düſſeldorf-Elberfelder Bahn übereinſtimme.“

Die Ertheilung der definitiven Konzeſſion wurde durch eine Verfügung der Regierung an eine mit der Poſtverwaltung zu treffende Uebereinkunft geknüpft, deren Bedingungen durch ein Reſkript des General-Poſtmeiſters vom 28. März 1837 feſtgeſtellt wurden.

Der Verwaltungsrath hatte, im Intereſſe des Unternehmens, gegen mehrere der erlaſſenen allgemeinen Beſtimmungen für Eiſenbahn-Unternehmun-

gen im Preußiſchen Staate Vorſtellungen gemacht, welche einige Abänderungen im Statute zur Folge hatten. —

In techniſcher Beziehung beſtand unter den Geſellſchafts-Mitgliedern eine weſentliche Meinungsverſchiedenheit über die Richtungslinien, indem deren drei unterſucht und veranſchlagt waren.

Bei der erſten Bahnlinie waren zwei ſtehende Dampfmaſchinen, die eine auf der Höhe bei Erkrath, die andere auf der Höhe bei Vohwinkel nöthig; ihre Länge betrug 7497 Ruthen; die Dauer der Fahrt umfaßte, von Düſſeldorf nach Elberfeld 60 Minuten, zurück 45 Minuten. Das Anlagekapital war auf 722030 Thlr. berechnet; der Reinertrag ſollte den Aktionären 5 Prozent Zinſen des Anlagekapitals und außerdem einen Gewinn von jährlich 19995 Thlr. als Dividende aufbringen.

Die zweite Bahnlinie hatte keine ſtehende Dampfmaſchinen, dagegen 6 Tunnel von 20, 37, 42, 72, 100 und 180 Ruthen Länge. Die Bahnlänge war 7892 Ruthen; die Fahrt erforderte von Düſſeldorf nach Elberfeld 70 und zurück 76 Minuten. Das Anlagekapital veranſchlagte man auf 1,193061 Thaler; der Reinertrag ſollte die Zinſen des Anlagekapitals zu 5 Prozent, bis auf ein Manco von 13906 Thlr. jährlich, decken.

Auf der dritten Bahnlinie befanden ſich ebenfalls keine ſtehenden Dampfmaſchinen, dagegen 5 Tunnel von 37, 72, zwei von 100 und einer von 180 Ruthen Länge. Die ganze Bahn war 7782 Ruthen lang; zur Fahrt gebrauchte man 3 bis 4 Minuten weniger Zeit als bei der zweiten Linie; der Reinertrag würde, bis auf ein Manco von 8000 Thlr. jährlich, die Zinſen des Anlagekapitals, das ſich auf 1,091076 Thlr. belief, decken können.

Eine Vereinigung der Anſichten konnte nicht erreicht werden, weshalb der Verwaltungsrath das Gutachten des Ingenieurs Stephenſon einholte, welches ſich, mit einigen kleinen Abänderungen, für die erſte Linie entſchied, die man ſodann annahm. — Alle dieſe Verhältniſſe wurden einer am 12. Juni 1837 gehaltenen General-Verſammlung in einer Denkſchrift des Verwaltungsrathes mitgetheilt, welche auch ausführliche Mittheilungen über die ökonomiſchen, kommerziellen und techniſchen Beziehungen des Unternehmens enthält. — (Eine Beleuchtung des Inhalts der Denkſchrift hat Benzenberg in einer kleinen Flugſchrift unternommen, welche den Titel führt: Was koſtet die Eiſenbahn von Düſſeldorf nach Elberfeld?)

Die Bahn ſollte einſpurig werden, was bei der nicht mehr als eine Stunde betragenden Dauer der Fahrt und einen angenommenen muthmaßlichen Verkehr von 60000 Perſonen und 1,355000 Ztr. Güter jährlich, als genügend erachtet wurde.

Als Vortheile des Publikums von der Anlage wurden bezeichnet: daß künftig beim Perſonentransport zwei Drittel, im Güterverkehr drei Viertel der bisher gebrauchten Zeit gewonnen werde, auch mindeſtens folgende Erſparung hinſichtlich der Transportkoſten eintrete:

für 1,355000 Ztr. Güter à 3 Sgr. .	135000 Thlr.
„ 60000 Perſonen à 15 Sgr. . .	30000 „
Zuſammen .	165000 Thlr.

welche anderen Zweigen der Induſtrie zugewendet werden könnten.

Unterm 23. September 1837 erfolgte die Beſtätigungsurkunde des Statuts, nach welchem das Anlagekapital auf 1,027800 Thlr., aus 10278 Aktien à 100 Thlr. beſtehend und zu 5 Prozent verzinsbar, feſtgeſetzt wurde.

ie Arbeiten begannen nun ſofort mit der größten Thätigkeit, ſo daß am 20. Dezember 1838 ſchon die Strecke von Düſſeldorf nach Erkrath eröffnet werden konnte. — Während des Weiterbaues ergab ſich aber, daß das urſprünglich feſtgeſetzte Kapital von 1,027800 Thlr. nicht ausreichte, weshalb man eine Vermehrung von 600000 Thlr. für nöthig erachtete, die in der General-Verſammlung am 23. Juni 1840 angenommen und durch Allerhöchſten Erlaß vom 22. September 1840 beſtätigt wurde. Es ſollten für dieſe 600000 Thaler 6000 Prioritäts-Aktien à 100 Thlr. zu 5 Prozent verzinsbar ausgegeben werden. An den Dividenden hatten dieſe Prioritäts-Aktien keinen Antheil; dagegen erhielten ſie für die ihnen zugeſicherten 5 Prozent Zinſen das Vorrecht vor allen übrigen bereits vorhandenen Aktien dergeſtalt, daß die Zinſen der erſtern bei der jährlichen Einnahme vor den Zinſen und die Dividenden der ältern Aktien in Abzug gebracht werden. Auch den Kapitalien der Prioritäts-Aktien ſteht daſſelbe Vorzugsrecht vor den Kapitalien der ältern Aktien zu.

Außerdem, daß die Prioritäts-Aktien der Amortiſation unterlagen, ſtand auch der Eiſenbahn-Geſellſchaft das Recht zu, ſämmtliche Aktien dieſer Emittirung durch die öffentlichen Blätter 6 Monate vorher zu kündigen und durch Zahlung des Nennwerthes einzulöſen. Die Inhaber dieſer Aktien waren dagegen nur dann zu einer Kündigung berechtigt, wenn ein Zinſenzahlungstermin länger als drei Monate unberückſichtigt blieb, oder wenn der Transportbetrieb auf der Eiſenbahn mit Dampfwagen länger als ſechs Monate ganz aufhörte. —

Am 21. Mai 1841 wurde hierauf die Strecke bis Vohwinkel,
und am 3. September 1841 bis Elberfeld,
durch regelmäßige tägliche Fahrten dem Perſonen-Verkehre eröffnet.

In der General-Verſammlung am 18. Dezember 1841 ſtellte es ſich heraus, daß zur Vollendung der zur Bahn gehörigen Anlagen und Gebäulichkeiten noch fernere 400000 Thlr. erforderlich ſeien. Die Berathung über dieſen Gegenſtand fand zwar Statt, es konnte aber bei unvollſtändiger Vertretung der Geſammtheit der Aktionäre kein wirkſamer Beſchluß gefaßt werden, ſo daß die ſchleunige Zuſammenberufung einer zweiten General-Verſammlung beſchloſſen ward. — Zwei Anträge waren hierbei zur Beſprechung gekommen. Der erſte, vom Verwaltungsrath ausgehend, war folgender:

1) Es wird beabſichtigt, die 600000 Thlr. Prioritäts-Aktien à 5 Prozent zu kündigen. Die Kündigung findet Statt, ſobald das erforderliche Kapital geſichert iſt.

2) Es ſoll ein neues Kapital von einer Million Thaler in Prioritäts-Aktien kreirt werden, verzinslich zu 4½ Prozent pro Jahr; ½ Prozent des emittirten Kapitals ſoll nebſt den durch Amortiſation zu erſparenden Zinſen zur Amortiſation beſtimmt werden. Der Termin der Zurückzahlung der zu amortiſirenden Aktien beginnt vier Jahre nach der Nego-

zirung. Außerdem kann erſt nach Ablauf der erſten funfzehn Jahre eine Kündigung oder außerordentliche Amortiſation dieſer Prioritäts-Aktien eintreten.

3) Den Inhabern der bisherigen Prioritäts-Aktien wird eine Friſt bis zum 31. Januar 1842 einſchließlich zur Erklärung beſtimmt, ob ſie die bisherigen Prioritäts-Aktien, oder zu welchem Theil, auf das neue Anlehn beibehalten wollen.

4) Inhaber, ſowohl von Primitiv- als von Prioritäts-Aktien, können ſich in derſelben Friſt erklären: ob und wie viele neue Prioritäts-Aktien ſie nehmen wollen. Die Erklärungen werden nach der Zeitfolge der Anmeldung berückſichtigt.

5) Die Erklärungen reſp. Subſkriptionen geſchehen in dem Geſchäftslokale der Direktion zu Düſſeldorf.

6) Nach Ablauf jener Friſt wird der etwaige Reſt der noch nicht untergebrachten Prioritäts-Aktien auf Submiſſion ausgeſetzt."

Der zweite Vorſchlag lautete dahin:

„Es werde eine zweite Serie von Prioritäts-Aktien à 5 Prozent kreirt, welche der zufolge Statuts-Ergänzung vom 22. September 1840 beſtehenden Serie zwar nachſteht, jedoch übrigens unter denſelben Bedingungen emanirt wird.

Den Inhabern der bisherigen Primitiv-Aktien wird das Vorrecht zur Subſkription während zwei Monaten nach der Bekanntmachung zu dem Betrage von zwei Fünftel der in ihrem Beſitz befindlichen Aktien eingeräumt. Nach Ablauf dieſer Friſt werden Subſkriptionen von Primitiv- oder Prioritäts-Aktionären angenommen und nach Maaßgabe der Anmeldung berückſichtigt. Sind aber die Aktien dann binnen drei Monaten nicht untergebracht, ſo kann die Direktion den Reſt der Aktien auch an Nicht-Aktionäre verausgaben."

Noch ehe die General-Verſammlung gehalten wurde, welche zum 5. März 1842 zuſammenberufen war, beſchloß der Verwaltungsrath, den König um Bewilligung der benöthigten Geldſumme von 400000 Thlr. durch ein Darlehn aus Staatsmitteln gegen billige Verzinſung zu bitten. Da jedoch hierauf, bis zu der an dem feſtgeſetzten Tage gehaltenen General-Verſammlung, kein Beſcheid erfolgt war, ſo wurde in derſelben beſchloſſen:

„Es möge für den Fall, daß wider Verhoffen das Allerhöchſten Orts nachgeſuchte Darlehn nicht bewilligt werde, das Prioritäts-Aktien-Kapital um 400000 Thlr. erhöht und es dem Verwaltungsrath überlaſſen werden, dieſes Kapital in der beſtmöglichen Weiſe und zu den billigſten Bedingungen zu beſchaffen, ſei es durch ein Darlehn oder durch Emittirung neuer Prioritäts-Aktien, mit der eventuellen Befugniß, das frühere Prioritäts-Aktien-Kapital von 600000 Thlr. zu kündigen und mithin, in dieſem Falle, das geſammte Prioritäts-Aktien-Kapital bis zur Summe von 1,000000 Thlr. zu negoziren."

Das erbetene Darlehn wurde vom Könige abgeſchlagen, dagegen wurde der Nachtrag zum Statut unterm 9. April 1842 genehmigt, und dadurch der

Geſellſchaft geſtattet, unter Kündigung des ältern Prioritäts-Aktien-Kapitals zu 600000 Thlr. ein neues Prioritäts-Aktien-Kapital von 1,000000 Thlr. zu 4 Prozent jährlicher Zinſen aufzunehmen. Den Inhabern der ältern Prioritäts-Aktien wurde bei der Rückzahlung oder bei dem ihnen freigeſtellten Austauſch der Aktien eine Prämie von einem, reſp. von einem halben Prozent bewilligt.

Das neue Aktien-Kapital wurde demgemäß durch Uebereinkunft zwiſchen der von dem Verwaltungsrathe ernannten Kommiſſion und einem Banquierhauſe zu Elberfeld in eigenem Namen und als Bevollmächtigten anderer Banquierhäuſer in Berlin, Köln und Elberfeld unter dem 16. Juni 1842 zu 95 Prozent negozirt. Nach Abzug ſämmtlicher durch die Negoziation entſtandenen Verluſte und Koſten (Proviſion, Prämien, Druck, Papier ꝛc.) reduzirte ſich das ganze Prioritäts-Aktien-Kapital auf 944068 Thlr. 10 Sgr. 11 Pf., welche bis zum 1. Oktober 1842 beſtimmungsmäßig eingezahlt wurden.

In der am 17. Dezember 1842 gehaltenen General-Verſammlung, ergab ſich, daß das Reinerträgniß der Bahn zur ſtatutenmäßigen 5prozentigen Verzinſung der Primitiv-Aktien nicht ausreichte; weshalb einſtimmig der Beſchluß gefaßt wurde:

1) Es ſollen die am 2. Januar 1843 verfallenden Zinſen der Prioritäts-Aktien vorläufig und bis zur weitern Beſchlußnahme in der nächſten General-Verſammlung unbezahlt bleiben, wenn die Direktion zur Zahlung nicht ſchon früher in Stand geſetzt ſein möchte; der aus dem zuletzt beſchafften Prioritäts-Aktien-Kapital verbliebene Reſt ſoll dagegen als Reſervefonds vorläufig zurückgelegt werden.
2) Es ſolle Seitens des Verwaltungsraths kräftig dahin gewirkt werden:
   a. daß der Staat auch für dieſe Bahn eine verhältnißmäßige Zinſen-Garantie übernehmen möge, ſei es für immer oder auch nur vorläufig für einige Jahre; ferner:
   b. daß die projektirte große Bahn zwiſchen Rhein und Weſer durch die Rheinebene über Düſſeldorf geführt werde.
3) Die Bemühungen wegen Ausführung der Steele-Vohwinkeler Bahn fortzuſetzen, zu welchem Ende außerdem eine Kommiſſion aus der Mitte der Verſammlung ernannt wurde.
4) Vorſchläge in nächſter General-Verſammlung wegen Aenderung des Statuts in Beziehung auf eine neue Bildung des Direktorialraths zu machen.

Zum 14. Oktober 1843 wurde eine außerordentliche General-Verſammlung zuſammenberufen und darin feſtgeſetzt, daß:

1) vom 1. Januar 1844 an Dividenden anſtatt der Zinſen vertheilt und die am 2. Januar 1845 und ſpäter fällig werdenden Zins-Koupons als werthlos eingezogen werden, wogegen über die am 2. Januar 1843 fällig gewordenen und am 2. Januar 1845 fällig werdenden Koupons die weitere Beſchlußnahme der im 2. Quartal k. J. Statt findenden General-Verſammlung vorbehalten bleibt.

Unter Dividende wird derjenige Theil der geſammten Betriebseinnahme eines Jahres verſtanden, welcher übrig bleibt nach Abzug:

a. der geſammten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskoſten;
b. der Zinſen der Prioritäts-Aktien;
c. der zur ſtatutenmäßigen Amortiſation der Prioritäts-Aktien erforderlichen Summen;
d. des zur Ergänzung des Reſervefonds feſtgeſetzten Betrages;
e. der den Direktorialräthen ſtatutenmäßig gebührenden Tantièmen.

2) für unvorhergeſehene Ausgaben, Verbeſſerungen an der Eiſenbahn ꝛc., ſowie zur Erneuerung des Inventars, ſo weit dieſelben aus dem Unterhaltungs- und Betriebsfonds beſtritten werden können, wird fortwährend ein Reſervefonds erhalten. Die aus der Betriebseinnahme zur Ergänzung und Verſtärkung des Reſervefonds jährlich zu entnehmenden Beträge werden auf den Antrag der Direktion von dem Verwaltungsrathe feſtgeſetzt.

3) Kein Aktionär darf mehr als 10 Stimmen führen, wobei eigene und fremde Stimmen zuſammengerechnet werden; bis zu 15 Aktien gewähren je 3 Aktien eine Stimme, bei einer größern Anzahl von Stimmen treten aber gewiſſe Abſtufungen ein.

Da jedoch die ſtatutenmäßig erforderliche Anzahl von Aktien nicht vertreten war, ſo wurden ſämmtliche Aktionäre zu einer am 30. Dezember 1843 Statt findenden General-Verſammlung mit dem Bemerken eingeladen, daß alsdann mit einfacher Stimmenmehrheit über die in Antrag gebrachten Abänderungen des Statuts entſchieden werden würde.

Die angeführten Punkte 1 und 3 wurden in dieſer General-Verſammlung von den Anweſenden einſtimmig genehmigt; in Hinſicht des Punktes 2 wurde aber nach vielfältiger Berathung über die Höhe des Reſervefonds der Beſchluß gefaßt, daß derſelbe den Betrag von 150000 Thlr. niemals überſteigen, und daß die aus der Betriebseinnahme zur Ergänzung und Verſtärkung des Reſervefonds jährlich zu entnehmende Summe den Betrag von 10000 Thlr. nicht überſchreiten dürfe.

Im Jahre 1843 ergab ſich nach Bezahlung der Zinſen der Prioritäts-Aktien ein Ueberſchuß von 25769 Thlr. 12 Sgr. 5 Pf., welcher nach dem Beſchluſſe der General-Verſammlung vom 29. April 1844 an die Inhaber der am 2. Januar 1844 fällig gewordenen Zins-Koupons, jedoch vorläufig nur unter Mitablieferung der am 2. Januar 1843 verfallenen Koupons mit 2½ Thlr. pro Aktie ausgezahlt wurde.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe.

Die Bahn beginnt am Rheine, oberhalb Düſſeldorf, zieht ſich dann zu dem neben der Stadt liegenden Bahnhofe hin, gelangt hierauf, fortwährend ſteigend und Gerresheim 450 Ruthen links liegen laſſend, nach Erkrath, wo die geneigte Ebene mit ſtehender Maſchine beginnt. Auch von Hochdahl, dem Ende der geneigten Ebene, bei Haan (550 Ruthen rechts) vorbei, iſt bis Vohwinkel noch eine bedeutende Steigung; damit aber iſt der höchſte Punkt

der Bahnlinie erreicht, und dieſe fällt ſteil ab bis zur Wupperbrücke und erhebt ſich dann, am Rande des das Thal umfaſſenden Bergrückens hinlaufend, allmälig wieder bis zum Bahnhofe von Elberfeld.

Die Entfernungen betragen:

Vom Bahnhofe in der Steinbeck bei Elberfeld bis Station Vohwinkel 1460 Ruthen, bis Haan 2700, bis Hochdahl 4060, bis Erkrath 4760, bis Gerresheim 5450, bis Düſſeldorf 7030 Ruthen.

Die Strecke vom Düſſeldorfer Bahnhofe bis zum Rhein, die Verbindung mit dem Freihafen herſtellend, hat außerdem noch eine Länge von 372 Ruthen.

Vom Bahnhofe zu Düſſeldorf bis Station Gerresheim 1580 Ruthen, bis Station Erkrath 2270, bis Hochdahl 2970, bis Haan 4330, bis Vohwinkel 5570, bis Elberfeld 7030 Ruthen oder 3,52 preußiſche oder 3,57 deutſche Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskoſten.

Nach dem Proſpekte vom Jahre 1835 ſollte eine Eiſenbahn zwiſchen Düſſeldorf nach Elberfeld mittelſt Dampfkraft zu befahren 500000 Thlr. koſten; die Denkſchrift vom April 1837 forderte für die ſpäter im Weſentlichen gewählte Linie 722030 Thlr.; nach den vom Verwaltungsrathe der General-Verſammlung am 28. Dezember 1839 vorgelegten Anſchlägen belief ſich dagegen die Anſchlagsſumme auf 1,365871 Thlr. —

Wir laſſen hier dieſe beiden letzten Anſchläge folgen und geben danach eine Ueberſicht der Koſten, welche das Unternehmen bis jetzt in Anſpruch genommen hat, damit man durch Vergleich die Ueberſchreitungen in den einzelnen Poſitionen erſehen kann.

Gegenſtände.	Koſten, welche in der Denkſchrift von 1837 angenommen ſind. Thlr.	ſg.	pf.	Anſchlag, vom Verwaltungsrathe 1839 entworfen. Thlr.	ſg.	pf.
I. Erdarbeit, Grabenarbeit, Felsſprengen . .	183336	24	1	320661	14	2
II. Befeſtigung der Böſchungen und Gräben des Planums	1443	9	1	3155	4	4
III. Brücken, Brückthore und Waſſerdurchläſſe .	43877	14	8	127117	7	6
IV. Legen und Fundamentirung der Schienen .	258154	17	—	318834	20	7
V. Einrichtung zu den ſtehenden Dampfmaſchinen	64244	25	1	48000	—	—
VI. Meilenzeiger	294	4	4	315	19	4
VII. Geräthſchaften	999	18	—	30623	21	—
VIII. Grund- und Nutzungs-Entſchädigung . . .	51788	22	—	92000	—	—
IX. Insgemein, Aufſichts- und Rendanturgebühren	19607	15	9	42362	9	1
Koſten der Eiſenbahn .	623747	—	—	983070	6	—
Die Einrichtung und Erbauung der verſchiedenen Stationen, Magazine und Wohnungen, welche der Betrieb der Eiſenbahn erfordert	98283	—	—	382800	24	—
Summa der Baukoſten .	722030	—	—	1,365871	—	—

Die wirklichen Ausgaben bis zum 1. April 1844 ſind dagegen geweſen:

Gegenſtand.	Bis zum 30. November 1841. Thlr.	ſg.	pf.	Bis zum 30. November 1842. Thlr.	ſg.	pf.	Bis zum 1. April 1844. Thlr.	ſg.	pf.
A. An Vorſchuß.									
Bei v. d. Heydt Kerſten u. Söhne nach der früher abgelegten Rechnung . . .	109	18	—	109	18	—	109	18	—
B. An Baukoſten.									
Sektion I. Düſſeldorf-Erkrath.									
I. Erdarbeiten	25317	19	6	25318	22	—	26351	29	8
II. Befeſtigung der Gräben und Böſchungen	404	14	3	404	14	3	404	14	3
III. Brücken, Brückthore u. Durchläſſe	10957	6	5	11243	6	2	11287	4	7
IV. Schienen, das Legen ꝛc. derſelben:									
a. Schwellen	16535	22	6	16535	22	6	16535	22	6
b. Schienen, Stühle u. ſ. w. . .	74380	9	—	74452	3	9	74520	18	9
c. Zurichten u. Legen d. Schwellen	12207	14	10	12207	14	10	12469	25	4
V. Abtheilungs- u. Begrenzungsſteine	118	29	—	118	29	—	118	29	—
VI. Geräthe und Inſtrumente . . .	3340	26	—	3340	26	—	3340	26	—
VII. Grundentſchädigungen:									
a. Zur Bahnanlage	9314	25	7	9439	20	11	10338	1	11
b. Nutzungsentſchädigungen . .	1162	13	8	1163	3	8	1163	3	8
c. Abſchätzungskoſten	353	5	6	353	5	6	363	10	6
VIII. Insgemein:									
a. Beaufſichtigungskoſten . . .	3267	4	8	3267	4	8	3267	4	8
b. Rendanturgebühren	33	12	2	33	12	2	33	12	2
c. Verſchiedene Ausgaben . . .	2280	20	1	7376	18	7	10281	3	7
Summa Sektion I .	159674	13	2	165254	24	—	170475	26	7
Sektion II. Erkrath-Vohwinkel.									
I. Erdarbeiten	240434	15	8	244697	28	7	248994	20	11
II. Befeſtigung der Gräben und Böſchungen	1993	7	4	4240	14	7	4279	7	7
III. Brücken, Brückthore u. Durchläſſe	28694	16	6	28912	5	7	28930	7	8
IV. Schienen, das Legen ꝛc. derſelben:									
a. Schwellen	24929	19	8	24929	19	8	24957	—	8
b. Schienen, Stühle	99194	26	—	99344	29	6	99344	29	6
c. Zurichten u. Legen d. Schwellen	22348	5	9	23006	27	6	23248	28	9
V. Einrichtung der ſtehenden Maſchine	76081	7	4	82435	2	4	83240	24	6
VI. Abtheilungs- u. Begrenzungsſteine	302	—	—	306	20	—	306	20	—
VII. Geräthe und Inſtrumente . . .	29777	22	2	33577	10	10	35271	14	4
VIII. Grundentſchädigungen:									
a. Zur Bahnanlage	32533	16	5	44285	15	11	63991	17	5
b. Nutzungsentſchädigungen . .	4873	25	9	5635	10	5	5892	11	—
c. Abſchätzungskoſten	1754	8	6	2228	3	6	2395	3	8
IX. Insgemein:									
a. Beaufſichtigungs- ꝛc. Koſten .	11602	17	9	12947	22	9	13573	—	9
b. Rendanturgebühren	339	20	6	339	20	6	352	—	6
c. Verſchiedene Ausgaben . . .	36702	18	5	38513	11	3	39129	28	6
Summa Sektion II .	611562	17	9	645401	2	11	673908	5	9

Gegenſtand.	Bis zum 30. November 1841. Thlr.	ſg.	pf.	Bis zum 30. November 1842. Thlr.	ſg.	pf.	Bis zum 1. April 1844. Thlr.	ſg.	pf.
Sektion III. Vohwinkel-Elberfeld.									
I. Erdarbeiten	144540	5	1	147740	19	1	148369	29	7
II. Befeſtigung der Gräben u. Böſchungen	1198	19	6	2075	12	—	2231	26	9
III. Brücken, Brückthore und Durchläſſe	35741	29	1	37211	13	4	37657	27	2
III a. Viadukt bei Sonnborn .	90825	20	11	94277	16	1	96844	6	—
IV. Schienen, das Legen ꝛc. derſelben:									
a. Schwellen.	6517	6	8	6517	6	8	6517	6	8
b. Schienen	38856	8	2	38856	8	2	38856	8	2
c. Zurichten und Legen der Schwellen	13913	29	5	14483	19	5	14505	11	9
V. Abtheilungs- und Begrenzungsſteine	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VI. Geräthe und Inſtrumente	20676	24	11	21125	19	—	21127	13	—
VII. Grundentſchädigungen:									
a. Zur Bahnanlage . .	18489	26	3	22527	5	11	29387	1	—
b. Nutzungsentſchädigungen	1211	2	1	1675	2	1	1777	4	1
c. Abſchätzungskoſten . .	345	26	—	381	6	—	427	13	6
VIII. Insgemein:									
a. Beaufſichtigungskoſten	4213	24	—	4566	9	—	4566	9	—
b. Rendanturgebühren .	306	22	3	306	22	3	317	2	3
c. Verſchiedene Ausgaben	21035	13	7	21937	11	11	22489	5	4
Summa Sektion III.	397873	17	11	413681	20	11	425075	14	3
Wiederholung.									
Sektion I .	159674	13	2	165254	24	—	170475	26	7
„ II .	611562	17	9	645401	2	11	673908	5	9
„ III .	397873	17	11	413681	20	11	425074	14	3
Summa B der Baukoſten .	1,169110	18	10	1,224337	17	10	1,269558	16	7
C. Allgemeine Koſten.									
I. Anlegung der Stationshöfe									
a. Grundentſchädigungen.	3994	21	9	4239	3	1	11278	11	5
b. Bau- und Anlagekoſten	80440	19	2	114306	27	—	129999	7	6
II. Lokomotive u. Bahnwagen	124057	17	5	184580	11	8	214479	2	3
III. Insgemein	25586	13	1	32106	19	—	37765	2	1
C. Allgemeine Koſten .	234079	11	5	335233	—	9	393521	23	3
D. Verwaltungskoſten.									
I. Koſten d. Verwaltungsraths	1569	9	3	1599	9	3	1829	26	3
II. Reiſekoſten und Remuneration der Direktion . . .	13098	18	9	14298	18	9	16693	5	3
III. Dienſtlokal und deſſen Einrichtung	1297	5	9	1517	17	5	1517	17	5
IV. Gehalt und Reiſekoſten des Bahn-Ingenieurs . . .	8444	2	3	8594	2	3	9147	2	3
Latus .	24409	6	—	26009	17	8	29187	21	2

ſeldorf, — Hardenberg, Velbert, Wülfrath, Mettmann, Haan, Kronenberg, Elberfeld im Kreiſe Elberfeld, — Gräfrath, Wald, Morſcheid, Richrath, Opladen, Dorf, Solingen im Kreiſe Solingen, — von den Bahnhöfen zu Düſſeldorf, Gerresheim, Erkrath, Hochdahl, Haan, Elberfeld, Vohwinkel, Neviges, Langenberg und Dilldorf abzuſendenden Kohlen nur zu einem Minimum an von . . . . Scheffel 2,000000

fügen wir hinzu, daß in Düſſeldorf zum Abſatz auf dem Rheinſtrome nur abgeſetzt werden, ... Scheffel 1,000000

ſo bewegen ſich über die Bahn Scheffel 3,000000

Die Mittelruhr hat ſeither an 5 Millionen Scheffel Kohlen dem Rheine zugeführt, mithin iſt die Annahme von 1 Million Scheffel zum Abſatz auf dem Rheine aller Wahrſcheinlichkeit nach nicht allein unter der Wirklichkeit, ſondern ganz außer allem Verhältniſſe gering, beſonders wenn man ſich ſtets vor Augen hält, wie vielfachen Hemmniſſen der bisherige Abfuhrweg der Kohlen zum Rhein, die Ruhr, unterworfen iſt. Eben ſo wird das immer nothwendiger werdende Bedürfniß, die Kohlen in ihrer beſtmöglichſten Beſchaffenheit in den Handel zu bringen, wodurch ein 20 bis 30 Prozent höherer Verkaufspreis erzielt werden wird, der Bahn enorme Kohlenmaſſen zu transportiren bringen, denn nur durch ſie wird es möglich, die friſch geförderten Kohlen täglich, ohne ſie durch mehrmaliges Umladen in Qualität und Quantität zu verringern und in den von den Abnehmern geſtellten Friſten nach dem Rheine zu bringen.

Setzen wir den Frachtſatz auf der ganzen Strecke zu 2 Sgr. pro Scheffel, ſo gewähren die Kohlen allein ſchon eine Einnahme von 200000 Thlr.

Die Bahn wird koſten an	1,100000 Thlr.
alſo inkluſive der Einſchätzung der Prinz-Wilhelm-Eiſenbahn zu	100000 „
im Ganzen .	1,200000 Thlr.
Eine Verzinſung zu 5 Prozent macht	60000 „
die Betriebskoſten der Bahn zu 45 Prozent der Brutto-Einnahme gerechnet	90000 „
	150000 Thlr.

Bei den Vorzügen, welche die Bahn durch die wohlfeile Beſchaffung des in den Betriebskoſten gewöhnlich eine Hauptrolle ſpielenden Heizungsmaterials, bei Selbſtgewinnung der Coaks am Urſprungsorte, genießt, bei der Rückſicht endlich, daß auf ihr ein ſo ſchneller und dadurch koſtbarer Betrieb nicht nothwendig erſcheint, müſſen die Betriebskoſten ſich unter dem Mittel aller übrigen Eiſenbahnen herausſtellen, ſo daß der hier für Betriebskoſten angenommene Prozentſatz gewiß nicht erreicht wird. Die Verzinſung des Anlagekapitals iſt alſo nicht allein auf das vollſtändigſte erreicht, ſondern es verbleibt noch ein reicher Ueberſchuß von 50000 Thlr. zu Dividenden.

Es erſcheint hier nicht überflüſſig, noch beſonders darauf hinzudeuten, daß bei Annahme der abzuſetzenden Kohlen der niedrigſte Maaßſtab angenommen worden, während bei dem Koſtenpunkte, ſowohl bei der Anlage als bei den Betriebskoſten, der höchſte zu Grunde gelegt iſt.

Bis jetzt haben wir uns nur darauf beſchränkt, den Transport der Steinkohlen über die Steele-Vohwinkeler Eiſenbahn im Auge zu behalten, und wie es nicht zu leugnen iſt, bildet er auch die Baſis und das ſichere Fundament für die ganze Anlage. Allein damit iſt keineswegs geſagt oder ſoll geſagt ſein, daß er die einzige Quelle iſt, woher die Anlage ihre Einnahme zu beziehen hat. Nein, es ſtehen der Bahn noch ſehr wichtige Hülfsquellen zu Gebote, die ihr, wenn auch genau noch nicht zu berechnende, doch jedenfalls ſehr in Betracht kommende Einkünfte ſichern.

Die Bahn durchſchneidet auf ungefähr eine Meile Entfernung ein höchſt reichhaltiges Kalkſteingebirge, wo bis jetzt ſchon 5- bis 600000 Scheffel Kalk jährlich gebrannt werden und die Nachfrage ſowie die Fabrikation in ſtetem Steigen begriffen iſt. Setzen wir voraus, daß durch die wohlfeilere Ablieferung des Brennmaterials der Kalk billiger hergeſtellt werden kann, ſowie, daß durch die billigere Verſendung die Preiſe deſſelben bedeutend ſinken müſſen, ſetzen wir voraus, daß durch die billigeren Preiſe auch die Bewohner des fruchtbaren rechten Uferſtrichs der Ruhr in den Stand geſetzt werden, ſich des Kalkes zur Düngung ihrer Felder zu bedienen — Vorausſetzungen, die unter den vorliegenden Umſtänden zu Gewißheiten ſich erheben —, ſo kann es nicht fehlen, daß die Kalkgewinnung in der von der Bahn durchſchnittenen Gegend ſich auf ſtaunenswerthe Weiſe erhöhen wird und ſomit der Bahn eine Quelle reicher Einnahmen eröffnen, ſowie derſelben ſehr erhebliche Rückfrachten liefern werde.

Die von der Steele-Vohwinkeler Eiſenbahn durchſchnittene Gegend gehört zu der bevölkertſten und betriebſamſten der Provinz. Die durch ihre Induſtrie ſich auszeichnenden Städte: Werden, Kettwig, Eſſen, Hattingen, Langenberg, Neviges, Velbert, ſowie die Ortſchaften Steele, Sellinghauſen, Wattenſcheid u. ſ. w. und die ſehr bedeutſamen Etabliſſements zu Dalhauſen, Horſt, Steele, Kunſtwerk, Spillenberg, die in häufigem Verkehr mit Elberfeld und mit dem Bergiſchen, ſowie mit Düſſeldorf ſtehen, liegen theils unmittelbar an, theils in der Nachbarſchaft der Bahn.

Fünf Eilpoſten hin und her durchſchneiden täglich mit häufigen Beiwagen dieſe Gegend, ſo daß auch ein nicht außer Acht zu laſſender Perſonenverkehr für das Unternehmen in Ausſicht ſteht, da die tägliche Erfahrung lehrt, daß die Perſonen-Frequenz durch Eröffnung neuer Eiſenbahnen auf eine, alle Berechnung überſteigende Weiſe ſich ſteigert. Sonſtige Gegenſtände, Getreide — in erheblichen Quantitäten —, Baumaterialien, Handelsgüter und was ſonſt hierher gehört, können wir billig bei Seite liegen laſſen.

Faſſen wir nun zum Schluſſe alles vorher Aufgeführte in kurzen Worten zuſammen, ſo hat ſich herausgeſtellt, daß die Steele-Vohwinkeler Eiſenbahn eine reichliche Verzinſung des Anlagekapitals für eine lange Reihe von Jahren mit völliger Sicherheit blos durch den Kohlentransport bietet, daß ihr durch die ſonſt zu Gebote ſtehenden Hülfsquellen, des Kalktransports, des Perſonenverkehrs ꝛc., noch eine ſehr bedeutende Einnahme zufließen wird, die nach Umſtänden theils zu Reſervefonds, theils zu Dividenden an die Aktionäre zu verwenden iſt, und daß alſo dieſe Eiſenbahnunternehmung zu den-

jenigen zu zählen ſein wird, auf welchen mit größter Sicherheit, mit größter Ausſicht auf dauernd lohnenden Gewinn die dazu erforderlichen Kapitalien verwendet werden.

30. Die 17 Kohleneiſenbahnen an der Ruhr und die Luiſenthaler Kohleneiſenbahn an der Saar.

Während die für den öffentlichen Verkehr beſtimmten Eiſenbahnen die Aufmerkſamkeit der ganzen Welt auf ſich ziehen, finden ſich in den preußiſchen Rheinprovinzen noch Eiſenbahnen, die dem größern und entferntern Publikum faſt ganz unbekannt ſind, obgleich ſie für die Induſtrie doch einen unleugbaren Werth haben. Es wird daher nicht ohne Intereſſe ſein, den hierüber durch v. Malinowsky aus authentiſchen Angaben entworfenen Aufſatz kennen zu lernen, um ſo mehr, da ſie ihrer Entſtehung nach faſt ſämmtlich älter ſind als alle unſere jetzigen Eiſenbahnen.

Die in Rede ſtehenden Eiſenbahnen liegen alle in der Nähe der Ruhr zwiſchen dem 24° 33′ und 25° 5′ öſtlicher Länge, und zwiſchen dem 51° 20′ 30″ und 51° 28′ 45″ nördlicher Breite, in einem Flächenraum von etwa $5\frac{1}{8}$ Meilen Länge und $2\frac{1}{16}$ Meilen Breite, alſo von circa $10\frac{1}{2}$ □Meilen, und ſind für bergbauliche Zwecke, namentlich zur Abführung der Steinkohlen aus den unerſchöpflichen Kohlenlagern dieſer Gegend, beſtimmt. Sie laufen zu dem Ende von einer zur erſten Aufnahme jener Produkte eingerichteten, an der ſchiffbaren Ruhr oder an einer frequenten Landſtraße gelegenen Niederlage aus, berühren zum Theil die Nähe mehrerer Gruben und endigen an irgend einem bedeutenden Schacht. Von ihrer techniſchen Einrichtung, ſowie von der Art ihres Betriebes, kann zwar außer der Angabe, daß ſie im Allgemeinen aus Holzbahnen mit Plattſchienen beſtehen, und theils durch Pferde, theils durch Menſchenkräfte betrieben werden ſollen, nichts mitgetheilt werden, allein über ihre Lage und über einige andere Verhältniſſe iſt Folgendes bemerkenswerth:

a. Die Prinz-Wilhelms-Eiſenbahn. Dieſelbe geht auf der Straße von Langenberg nach Hattingen am Scheidewege bei Steinbrink links ab, folgt in nordweſtlicher Richtung dem Lauf des Deylbaches, wendet ſich dann nach der Ruhr und geht an deren linkem Ufer bis zum Himmelsfürſter Stolln, Heiſingen gegenüber und in der Nähe von Byfang. Sie hat an und für ſich eine Länge von 3500 Lachter oder 0,97 preußiſche Meilen, berührt Eiſenhammer, Kupferhammer zwiſchen Brockhaus und Dillendorf, geht an den Gruben Mell, Steingatt, Neuglück und Schmierfuß vorbei und überſchreitet ſieben Mal den ziemlich breiten Deylbach. 1840 erhielt ſie auf ihrer Oſtſeite folgende Zweige:

1) 0,01 Meile lang, 0,03 Meilen vom Ende der Hauptbahn rechtwinklig abgehend zu einem Stolln.
2) 0,03 Meilen lang, eben ſo 0,03 Meilen weiter ſüdlich.
3) 0,10 Meilen lang, dicht daneben auf der Südſeite und anfänglich gleichlaufend, ſpäter ſich ſüdöſtlich wendend nach der Grube Moll von Beiſenkanig.

gen, daß nur die I. Sektion im Allgemeinen ein ziemlich günſtiges Terrain zur Anlegung des Planums dargeboten hat, indem in der II. und III. Sektion, oder $\frac{3}{4}$ der ganzen Bahn, die phyſiſche Lage und Bodenbeſchaffenheit nicht ungünſtiger ſein konnte als ſie wirklich geweſen, denn von Erkrath an wechſeln mit bedeutenden Ausnahmen die hohen Dämme und tiefen Einſchnitte ab.

In den tiefen Einſchnitten fanden ſich Steine und Felsarten, welche mit Pulver und größtentheils unter Waſſer geſprengt werden mußten, während ſich anfangs ein Bearbeiten mit der Hacke vorausſetzen ließ.

Bei der ungünſtigen Bodenart, welche die Dämme und Einſchnitte überhaupt geſunden, bei ihrer Tiefe und Höhe mußten die Doſſirungen flacher angelegt und an vielen Stellen künſtlich befeſtigt werden. Erdmaſſen aus den Einſchnitten, zur Schüttung entfernterer Dämme beſtimmt, mußten zur Seite aufgeſetzt und andere Erde von der Seite zu den Dämmen verwendet werden, da wegen dringlicher Beſchleunigung des Baues die Fertigſtellung der dazwiſchen liegenden Bahnſtrecken nicht abgewartet werden konnte, um die Einſchnitterde an ihren urſprünglichen Beſtimmungsort zu bringen. Dabei mußte gleichzeitig eine Menge Erdwagen für proviſoriſche Bahnen angeſchafft werden, während bei längerer Bauzeit dieſelben Wagen nach und nach zur wiederholten Anwendung gekommen wären.

Was aber nachtheiliger als alles Angeführte auf die Bauarbeiten und deren Vertheuerung gewirkt hat, dies iſt die während der ganzen Bauperiode geherrſchte ungünſtige naſſe Witterung, welche mehrmals mit anhaltenden heftigen Regengüſſen und Froſtabgängen begleitet geweſen, deren nachtheiliger Einfluß um ſo wirkſamer war, als der quellgrundige Boden ganz dazu geeignet iſt, denſelben zu vergrößern. Was des Tages geſchaffen war, ſchwand öfters theilweiſe bei gewiſſen Arbeiten des Nachts wieder und mußte des folgenden Tages erneuert werden. Ueberhaupt konnten die Arbeiten nicht überall gleichmäßig gefördert werden, und die Arbeiter mußten häufig zuſammengedrängt und dann wieder anderweit vertheilt und dislozirt werden, indeß fortwährend an der baldmöglichſten Beendigung und Nutzbarmachung der Bahn aus allen Kräften hingearbeitet werden mußte, was der Verwaltungsrath für ſo dringend erkannte, daß derſelbe für die Baubeamten eine namhafte Prämie auf die Beendigung der Bahn in einer beſtimmten Friſt ſetzte.

Bei den hier aufgezählten und vielen ſonſtigen Urſachen, wozu unter andern, namentlich in Bezug auf die Maurerarbeiten, der Umſtand gehört, daß die eröffneten Steinbrüche nicht immer günſtige Erfolge gehabt haben und die brauchbaren Steine nur in größerer Tiefe und Entfernung gefunden wurden, konnte es nicht ausbleiben, daß die Koſten des Baues ſich bedeutend vermehren mußten.

d. Steigungs-Verhältniſſe.

Der Bahnhof in der Steinbeck bei Elberfeld liegt 505 Fuß, der Sonnborner Viadukt 485, der Bahnhof bei Vohwinkel 543, der höchſte Punkt zwiſchen Vohwinkel und Kruitſcheid 545, die Station Hochdahl 430, Erk-

rath 170 und der Düſſeldorfer Bahnhof 118 Fuß über dem Spiegel der Nordſee; der Nullpunkt des Rheinpegels liegt 84 Fuß 10 Zoll höher als die Nordſee.

Die Pferdebahn vom Sicherheitshafen bis zum dazu gehörigen Bahnhofe hat eine Länge von 360 Ruthen bei einer Steigung von 1 : 720.

Vom Hauptbahnhofe vor Düſſeldorf bis Erkrath auf 2200 Ruthen Länge ſteigt die Bahn durchſchnittlich $\frac{1}{510}$; von Erkrath bis Hochdahl auf 650 Ruthen Länge $\frac{1}{30}$; von Hochdahl bis Vohwinkel ſteigt ſie auf 2404 Ruthen Länge $\frac{1}{250}$ und fällt auf 92 Ruthen 1 : 414; ſie fällt dann auf 630 Ruthen Länge bis zum Wupper-Viadukte herab $\frac{1}{130}$, und ſteigt wieder $\frac{1}{298}$ auf 521 Ruthen Länge bis zum Elberfelder Bahnhofe. —

Die horizontalen Strecken auf den Bahnhöfen u. ſ. w. betragen im Ganzen 574 Ruthen.

e. Krümmungs-Verhältniſſe.

Die Biegungen ſind, mit Ausnahme einer bei Elberfeld, ſehr günſtig, wie nachfolgende Ueberſicht der zur Ausführung beſtimmt geweſenen Kurven zeigt. Bei der Ausführung ſollen jedoch einige derſelben kleinere Radien erhalten haben.

Gerade Linie in Ruthen.		Zugehöriger Bogen in Ruthen.		Radius in Ruthen.
2956;	dann	120	mit	750.
209;	〃	160	〃	750.
22;	〃	190	〃	500.
143;	〃	240	〃	400.
236;	〃	130	〃	500.
15;	〃	140	〃	500.
158;	〃	340	〃	500.
41;	〃	220	〃	750.
442;	〃	64	〃	300.
		273	〃	300.
1;	〃	163	〃	300.
34;	〃	133	〃	250.
		173	〃	150.
77;	〃	32	〃	400.
93;	〃	149	〃	200.
77;				

Hiernach beträgt die Länge der geraden Strecken 4504 Ruthen, und die der Kurven zuſammen 2527 Ruthen, oder 36 Prozent der ganzen Bahnlänge.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Bahn iſt einſpurig; die Spurweite beträgt 4 Fuß 8½ Zoll engliſch oder 4 Fuß 6¾ Zoll preußiſch; das Planum zur Eiſenbahn hat eine Breite von 12 Fuß, und in den Ausweichungen und wo zwei Spuren neben einander liegen, 21 Fuß. Zur vollſtändigen Entwäſſerung, auch zum Schutze der Bahn, ſind zur Seite Gräben angelegt: im tiefliegenden, lockeren und waſſer-

reichen Terrain von 2 Fuß Sohlenbreite, 2 Fuß Tiefe und 7 Fuß oberer Breite, auf Höhenpunkten, wo ein ſtarker Waſſerabfluß von der Seite nicht erwartet werden konnte, von 1 Fuß Sohlenbreite, 2 Fuß Tiefe und 6 Fuß oberer Breite, und endlich in den feſten Felſenpartien zur Erſparung der Koſten, und weil die Doſſirungen hier nicht nachfallen, von 1 Fuß Sohlenbreite, 2 Fuß Tiefe und 5 Fuß oberer Breite. Die Doſſirungen der Aufdämmungen und Einſchnitte zur Ausgleichung der Unebenheiten des Terrains ſind in der Regel 1½füßig und durch Beſaamung, Weidenpflanzungen u. ſ. w. befeſtigt. Einſchnitte in felſigem Boden erhielten zur Koſtenerſparung, nach Verhältniß der Standfeſtigkeit des letzteren, ſteilere, gewöhnlich 1- und 1¼füßige Doſſirungen. Alle Aufdämmungen wurden aufs ſorgfältigſte geſtampft; der Transport der Erde geſchah auf Hand- und Pferdekarren, und wo große Maſſen zu befördern waren, bediente man ſich proviſoriſcher Eiſenbahnen nur dann, wenn man die Schienen gebrauchen konnte, welche ſpäter zur Konſtruktion der Bahn verwendet wurden.

An einigen Stellen im Wupper- und im Düſſelthale iſt der Fuß des Eiſenbahn-Dammes den Ueberſchwemmungen ausgeſetzt, weshalb er hier durch eine angemeſſene Deckung mittelſt Pflanzung und Steinpflaſter vor Beſchädigungen geſchützt wurde.

Zur Sicherung eines ungehinderten Abfluſſes der in dem Bereiche des Eiſenbahn-Gebiets fließenden Gewäſſer, ferner zur Herſtellung der Landkommunikationen, welche durch die Eiſenbahn unterbrochen werden, war der Bau von 73 Brücken, Brückthoren und Kanälen erforderlich, welche mehrentheils von Ziegelſteinen, im Wupperthale jedoch, wo die anſtehenden Felſen bauwürdige Steine lieferten, aus Bruchſteinen erbaut wurden.

Die Konſtruktion der Schienen, ihre Befeſtigung und Fundamentirung wurde mit Rückſicht auf Lokalität und künftige Unterhaltung nach engliſcher Konſtruktionsmethode ausgeführt. Hiernach ſind Stuhlſchienen von gewalztem Eiſen in Längen von 12 bis 15 Fuß und einer mittleren Schwere von 45 Pfund pro laufende 3 Fuß (Yard) angewendet, welche man mit eiſernen, auf der innern Seite eingetriebenen Keilen in gußeiſernen Stühlen befeſtigt hat, die auf 3 Fuß von einander entfernten Querſchwellen ruhen.

Die Stühle an den Vereinigungspunkten der Schienen ſind 15½ Pfund, da, wo ſie nur als Unterſtützungspunkte dienen, 14½ Pfund ſchwer.

Unter den Verbindungsſtühlen zweier Schienen und den beiden angrenzenden Stühlen liegen die 8 Fuß langen eichenen Querſchwellen in der Längenrichtung, wobei alſo, gegen das gewöhnliche Syſtem, auf je fünf Schwellen eine erſpart iſt. Aber dieſe in der Bahnrichtung liegenden Schwellen leiſten dem ſtarken Seitenſchub in den Kurven nicht Widerſtand genug und bedürfen daher einer häufigen und koſtſpieligen Berichtigung ihrer Lage. Dann ſind die Schienen auch ſchlecht gelegt, die Form derſelben ſowie der Stühle iſt unzweckmäßig, die zu dünnen Keile rütteln ſich los, ſo daß die Abweichungen von der richtigen Lage ſchon ſehr bedeutend ſind. Namentlich ſollen in den Kurven die Schienen ſich zollweit auseinandergeben, weil man verſäumt hat,

die Schienen nach ihrer Länge, die immer etwas differirt, zu ſortiren und die längſten in die Konvexe zu legen.

Die Querſchwellen ſind in einer 10 Zoll bis 1 Fuß ſtarken Schicht zerſchlagener Steine oder Kies fundamentirt, aus welcher zur Ableitung der Näſſe in angemeſſenen Entfernungen ſogenannte Sickerkanäle bis in die, die Bahn begrenzenden Gräben geführt ſind. —

Die Terrainſchwierigkeiten ſind, wie wir ſchon bei den Baukoſten bemerkt haben, im Verhältniſſe zu ihrer Länge ſehr bedeutend. Beſonderer Erwähnung verdient die geneigte Ebene, mittelſt welcher die Erſteigung des Gebirges vom Rheinthale aus zwiſchen Erkrath und Hochdahl geſchieht.

Die Länge dieſer ſchiefen Ebene iſt 650 rheiniſche Ruthen = 7800 rheiniſche Fuß, und ihre Steigung 1:30; ſie erſteigt demnach eine Höhe von 260 Fuß. Die Schienen liegen auf dieſer Strecke doppelt, und um die Ebene ganz gerade zu legen, durfte kein Uebergang im Niveau der Bahn angelegt werden.

Die kleinen Seilrollen, deren auf jeder Seite 259 Stück, von 30 zu 30 Fuß Entfernung, angebracht ſind, haben 1 Fuß Durchmeſſer, $\frac{5}{8}$ Zoll ſtarke Zapfen und wiegen 40 Pfund. Am oberen Ende der ſchiefen Ebene ſtehen 2 Rollen von 3 Fuß Durchmeſſer mit $1\frac{1}{2}$zölligen Zapfen und von 320 Pfund Gewicht, und auf der horizontalen Strecke bis zur Maſchine ebenfalls zwiſchen jedem Geleiſe 9 Rollen der erſteren Art.

In einer Entfernung von 25 Ruthen vom Ende der ſchiefen Ebene, wo das Maſchinengebäude liegt, befinden ſich in der Mitte eines jeden Geleiſes 2 Rollen von 6 Fuß Durchmeſſer in der Erde, deren Umdrehungsebenen in der Richtung des Seiles und deren obere Stirnfläche in der Höhe des Bahnplanums, jedoch verdeckt, liegen. Senkrecht auf die Umdrehungsebene dieſer Rollen liegt unter denſelben im unteren Gewölbe die große vertikale Reibungsrolle, deren Durchmeſſer von 11 Fuß gerade der Entfernung der beiden oberen Rollen von einander entſpricht, ſo daß das Seil, welches über die eine der 6füßigen Rollen unter die Erde geleitet wird, von der Stirn der großen Rolle aufgenommen und nach einigen Umdrehungen um dieſelbe auf der entgegengeſetzten Seite über die andere kleinere Rolle wieder zu Tage geführt wird. Jede der 6füßigen Rollen hat $2\frac{1}{2}$ Zoll Zapfenſtärke und 1344 Pfund Gewicht; die große 11füßige dagegen hat $3\frac{1}{2}$ Zoll Zapfenſtärke und 3537 Pfd. Gewicht.

Die beiden ſtehenden Maſchinen, von denen jede 40 Pferdekraft hat, ſind von der guten Hoffnungs-Hütte und koſten zuſammen 18000 Thlr., die Seilleitungsrollen 4900 Thlr., das erſte Seil, ohne Reſerveſeil, 4600 Thlr., die Gebäude mit Schornſtein und Brunnen 6200 Thlr.

Bei den im Jahre 1841 angeſtellten Verſuchen zog die Stephenſon'ſche Lokomotive ohne Hülfe des Seils außer dem Tender noch zwei Wagen, von zuſammen 156 Zentner in $7\frac{3}{4}$ Minuten hinauf; darauf zwei Wagen von zuſammen 170 Zentner in 12 Minuten; drei Wagen von 210 Zentner brachte ſie jedoch nur bis zu $\frac{4}{5}$ der Höhe in 12 Minuten und blieb dann ſtehen.

Durch die Erſteigung der großen Höhe in dieſer geneigten Ebene wurde

die gegen 300 Ruthen lange 51 Fuß hohe Dammſchüttung bei Stahlenhaus nothwendig, und dieſe hat den faſt eben ſo langen und 50 Fuß tiefen Einſchnitt in Schiefer bei Frinsberg herbeigeführt, um Anſchüttungsmaterial zu gewinnen, welches im Mittel über 300 Ruthen weit transportirt werden mußte. Beide Anlagen haben über 150000 Thlr. mehr als eine gewöhnliche Bahnſtrecke von gleicher Länge gekoſtet; es unterliegt daher keinem Zweifel, daß, wenn die Seilebene hätte beſeitigt werden können, gewiß über 300000 Thlr. erſpart worden wären.

Außer dieſem eben angeführten Damme und Einſchnitte mußte zwiſchen Vohwinkel und Sonnborn ein 60 Fuß hoher Damm, an der Station Haan ein 50 Fuß und bei Vohwinkel ein 30 Fuß tiefer Einſchnitt in Schiefer gemacht werden.

Von den ausgeführten Bauten ſind bemerkenswerth:

1) Der Viadukt über das Wupperthal bei Sonnborn zur Durchführung des Wupperfluſſes und der Kölner Chauſſee. Dieſe Brücke hat 6 Bogen; bei einer Höhe von 68 Fuß über dem Flußbette und unter einem Winkel von 45 Grad gegen den Strom beträgt die Länge derſelben in den Brüſtungen 371½ Fuß, die äußere Breite 17 Fuß; die Bogen haben 45 Fuß lichte Spannung und 3 Fuß Stärke; die Pfeiler ſind 8 Fuß ſtark. Auf einer Seite lehnt ſich die Brücke gegen den felſigen Thalrand und läuft auf der andern Seite in den Damm aus, welcher zur Führung der Bahn durch einen Theil des Thales geſchüttet iſt. Sämmtliches Mauerwerk, mit Ausſchluß der Geländermauern, welche aus Ziegeln erbaut werden, beſteht aus gehauenen Bruchſteinen.

   Die ſchiefe Lage der Brücke gegen den Stromſtrich hat eine ganz eigenthümliche Konſtruktion veranlaßt, welche freilich nur bei einer ſo ſchmalen Brücke von 17 Fuß ganzer Breite zwiſchen den Außenflächen möglich iſt. Um nämlich die ſchiefen Gewölbe zu vermeiden, iſt die Baſis eines jeden Waſſerpfeilers bis zur Höhe der größten Fluth kreisrund mit 21 Fuß Durchmeſſer konſtruirt, ſo daß nach allen Seiten der Fluth eine runde Fläche entgegengeſtellt wird. Auf dieſem cylindriſchen Unterbau erheben ſich die Brückenpfeiler mit einem quadratiſchen Kern von 8 Fuß Länge und 8 Fuß Breite. Nach der Richtung der Brücke und nach deren Breite, alſo nach vier Seiten, treten Verſtärkungen, gleichſam Strebepfeiler, von gleicher Breite mit dem Kern hervor, welche unten 4½ Fuß vorſpringen, nach oben ſich jedoch bis auf 2½ Fuß verjüngen, und bilden alſo auf kreisrundem Unterbau ein ſogenanntes griechiſches Kreuz. Ueber jedem Pfeiler ſind für das Bahnperſonal auf einer Seite Sicherheitsplätze gebildet, welche auf Tragſteinen ſchwalbenneſtartig heraustreten. Dieſer Viadukt iſt ganz von Quadern erbaut und koſtete 90000 Thlr.
2) Drei Brücken über die Bahn von 30 Fuß Weite;
3) drei Brücken von 20—30 Fuß Weite über die Düſſel;
4) zwölf Brückthore von 10—18 Fuß Weite, zur Durchführung von Kommunalwegen;

5) eine Brücke über die Wupper, zur Verbindung des Bahnhofes bei Elberfeld mit der Stadt, ſowie eine Kettenbrücke für Fußgänger über einen 40 Fuß tiefen Einſchnitt der Bahn.

g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen.

Die Anzahl der Lokomotive iſt 8, nämlich:

1) zwei Belgiſche von Cockerill erbaute „Wupper“ und „Rhein“ mit 11zölligem Cylinder und 5füßigen Triebrädern;
2) eine Aachener von Dobs und Pönsgen „Düſſel“ mit 13zölligem Cylinder und 4½füßigen Triebrädern;
3) zwei Engliſche von Stephenſon „Neander“ und „Johann Wilhelm“ mit 13zölligem Cylinder und 4½füßigen gekuppelten Triebrädern;
4) zwei Engliſche von Stephenſon „Vulkan“ und „Achill“ mit 14zölligem Cylinder und 4½füßigen gekuppelten Triebrädern;
5) eine Sterkrader von Jakobi, Haniel und Huyſſen nach amerikaniſchem Syſtem erbaute „Mars“ mit 12½zölligem Cylinder und 4½füßigen Triebrädern.

Der Vulkan und der Achill ſind die ſtärkſten und zweckmäßigſten Maſchinen für die Bahn, ſie halten ſich ſehr gut und bedürfen des wenigſten Feuerungsmaterials. Der Grund liegt darin, daß die Feuerröhren 3½ Fuß länger als gewöhnlich ſind und daher eine größere Heizfläche haben, außerdem aber noch mehrere vortheilhafte Einrichtungen zur Erſparung von Brennmaterial vorhanden ſind. Die neue Lokomotive Mars beſitzt im Verhältniß zu den ältern Lokomotiven eine bedeutende Zugkraft. Dieſelbe hat nicht nur 3 beladene Wagen zu 361 Ztr. Gewicht ohne Hülfe anderer Kräfte die geneigte Ebene in 9 Minuten hinauf befördert, ſondern auch einen andern Zug von zwölf mit Kalkſteinen beladenen Wagen zu 1650 Ztr. Gewicht auf der ſteilen Bahnſtrecke zwiſchen dem Viadukt über die Wupper und Vohwinkel in 5 Minuten hinaufgeſchafft.

Da die im Jahre 1842 angeſtellten Verſuche, die Expansion variable an den vorhandenen Lokomotiven anzubringen, ſehr günſtige Reſultate ergaben, ſo wurden im Laufe des Jahres 1843 faſt ſämmtliche Maſchinen damit verſehen.

Die Wagenburg beſteht aus:

4	Perſonenwagen I. Klaſſe,
8	„ „ II. „
27	bedeckten Perſonenwagen III. Klaſſe,
4	unbedeckten „ „ III. „
1	gemiſchten „ „ III. und IV. Klaſſe,
2	Bagagewagen,
2	Equipagewagen,
1	Gemüſewagen,
2	Viehwagen,
42	Güterwagen,

zuſammen 94 verſchiedene Wagen, welche für das bisherige Bedürfniß aus-

reichten; der Beſtand von 42 Güterwagen wird jedoch nicht genügen, ſo daß auf fernere Vermehrung wird Bedacht genommen werden müſſen.

Am Anfang des Jahres 1843 beſtand der Fuhrpark für das Ab- und Zufahren der Güter in den Städten Düſſeldorf und Elberfeld aus 8 Pferden und 11 Wagen; im Laufe des Jahres ſtieg derſelbe bis auf 16 Pferde und 17 Wagen, von denen die Pferde am Schluſſe des Jahres bis auf 15 Stück wiederum vermindert waren. Die neuen Rollwagen ſind von Meinhard in Barmen gebaut und entſprechen vollkommen ihrem Zweck.

Die Dampfmaſchine bei Hochdahl war vom 28. Mai bis inkl. 21. September 1841 im Betriebe. Seit dieſer Zeit trat bei der Beförderung auf der geneigten Ebene die bisher ganz neue Einrichtung ins Leben, nach welcher die von Elberfeld kommenden Wagenzüge den von Düſſeldorf abgehenden hier begegnen und ſie mittelſt eines Seiles hinaufziehen, welches über die an der ſchiefen Ebene aufgeſtellten Rollen geleitet wird, ſo daß auf dieſe Weiſe nicht allein an Konſumtion und Bedienung der ſtehenden Maſchine erſpart wird, ſondern ſich auch an den Bremſen und Rädern der Tender und Wagen ein weit geringerer Verſchleiß zeigt. Das Signal von der Ankunft des einen oder des andern Zuges geſchieht durch Röhren, welche unter der Erde fortlaufen und an deren Enden Signalpfeifen angebracht ſind, welche durch Luftdruck mittelſt hydrauliſcher Preſſen in Thätigkeit geſetzt werden. —

Der Betrieb nach dieſer Methode gewährte nach der vorhergegangenen ſehr ſorgfältigen Einübung der betreffenden Mannſchaften vollkommene Sicherheit und erwünſchte Pünktlichkeit, ſo daß dieſe Befahrung der geneigten Ebene fortwährend in Anwendung gebracht worden und ſich auf das Vortheilhafteſte bewährt hat.

Während der Zeit vom 1. Dezember 1841 bis ultimo November 1842 war die ſtehende Maſchine zu Hochdahl nur während der ſehr frequenten Pfingſttage in Thätigkeit geſetzt worden; gerade an einem ſolchen Tage (16. Mai 1842) geſchah es, daß das zur Förderung der Züge dienende Tau nach ungefähr einjährigem Gebrauche bei einem Zuge von 16 Wagen an den Wenderollen der ſtehenden Maſchine zerriß. Daſſelbe hatte ungefähr 2100 Thlr. gekoſtet, war in England gefertigt, ſehr gut geſponnen und beſtand aus ruſſiſchem Hanf. Am 11. Juni ſprang daſſelbe zum zweiten Mal, und ſpäter iſt es noch mehrmals geriſſen, nachdem es durch Frevlers Hand in der Nacht vom 17—18. Juni an mehreren Stellen eingehauen war.

Am 15. Auguſt 1842 wurde ein neues, in der Fabrik von Guillaume und Felten zu Köln aus Straßburger Kern-Schleißhanf gefertigtes Tau gelegt, welches 120 Zentner 34 Pfund wog und faſt 3000 Thlr. koſtete. Es entſprach den von deſſen Dauerhaftigkeit gehegten Erwartungen durchaus nicht, daher die Direktion ſich veranlaßt fand, für den ferneren Gebrauch ein Drahtſeil bei Johann Heymann in Bonn in Beſtellung zu geben. Das Hanfſeil wurde am 12. Juni 1843 abgenommen, und von dieſer Zeit an iſt (mit Ausnahme einer Unterbrechung von 21 Tagen in den Monaten Juli und Auguſt) das Drahtſeil bereits in Benutzung geweſen. Daſſelbe bewährt ſich bis jetzt,

Juli 1844, vortrefflich, koſtet weniger als das Hanfſeil und verſpricht eine weit längere Dauer.

Das Hanfſeil iſt in einem hölzernen Sarge vorläufig aufbewahrt worden, um nöthigenfalls noch als Reſerveſeil benutzt zu werden.

Die ſtehende Maſchine iſt unter den jetzigen Verhältniſſen meiſtens entbehrlich geworden, wenngleich dieſelbe bei Glatteis, ungewöhnlicher Frequenz u. ſ. w. immer noch von Nutzen ſein kann. Da jedoch die in Hochdahl ſtationirte Reſervemaſchine nicht allein in jeder Richtung einem Wagenzuge zu Hülfe eilen, ſondern auch für den Transport des aus den Kalkſteinbrüchen zu fördernden Materials, ſowie zur Beförderung von Extrazügen ausreichen wird, ſo beabſichtigt die Direktion durch Verpachtung der ſtehenden Maſchine das darauf verwendete Kapital einigermaßen zinsbar zu machen; bis jetzt iſt jedoch ein öffentliches Ausgebot zur Verpachtung ohne Erfolg geblieben.

Sehr vortheilhaft könnte die Dampfmaſchine zur Bereitung eines guten Carboleïn zum Verbrauch in Dampfſchiffen, auf der Bahn ſelbſt und im Rheinthale benutzt werden, da die in der Nähe von Erkrath befindlichen Torfgründe, der nicht weit entfernte fette Thon längs der Eiſenbahn, und endlich die Beſchaffung wohlfeiler Steinkohlen bis Erkrath durch die Bahn vom Rheine oder von Langenberg aus, beſonders wenn die Kohlenbahn von Bohwinkel bis zum mittlern Ruhrthale vollendet iſt, die Möglichkeit hierzu darbieten. Eine gute Dampfpreſſe zum Bereiten der Carboleïnziegel ließe ſich für 1500 bis 2000 Thlr. mit der ſtehenden Dampfmaſchine in Verbindung bringen, und dies jetzt unbrauchbare Inſtrument würde eine Quelle neuen Einkommens für die Aktionäre ſein.

Man bereitet dieſe Art Carboleïnziegel für die Kriegsdampfſchiffe in England, in Rußland und zur gewöhnlichen Feuerung in den Kohlenrevieren Oberſchleſiens, wo die 100 Stück Carboleïnziegel, aus Kohlengrieß, Torf und Thon fabrizirt, zu 1⅓ Thlr. verkauft werden.

Wo Braunkohlentorf vorhanden iſt oder feine Braunkohle, läßt ſich mit Dampfpreſſen ein köſtliches Brennmaterial aus Braunkohle, Thon und Steinkohlengrieß bereiten. Auch die kleinen Abfälle von Coaks in den Eiſenbahnhöfen laſſen ſich auf dieſe Weiſe nutzbar machen.

Was die Coaksgewinnung betrifft, ſo lieferten die auf der Zeche Sälzer und Neuack erbauten beiden ältern Coaksöfen früher bei 24ſtündigem Ausziehen der Coaks aus einem Scheffel Kohlen etwa 80 Pfund Coaks von geringer Güte, und es mußten zur Deckung des Bedarfs bedeutende Quantitäten Coaks anderweit beſchafft werden. Seitdem jedoch an die beiden vorhandenen Oefen noch zwei andere angebaut ſind, läßt ſich die Coaksbrennerei in einem regelmäßigeren Betriebe erhalten. Die Coaks werden jetzt nur alle 48 Stunden ausgezogen, wodurch die ſchwefligen Gaſe in dem Grade mehr entfernt werden, daß ſich jetzt aus einem Scheffel Kohlen nur 74½ Pfund Cooks ergeben, die ihrem Volumen nach an Heizkraft nichts verloren haben und namentlich die dem Feuer ausgeſetzten Theile der Lokomotive minder angreifen.

Im Laufe des Jahres 1842 bis inkl. 10. Dezember wurden in dieſen Oefen aus 40662 Scheffel Kohlen 3,031774 Pfund Coaks erzeugt, deren

Selbſtkoſten bis auf die Bahnhöfe Düſſeldorf und Elberfeld $12\frac{2}{3}$ Sgr. pro 100 Pfund betrugen. — Im *Jahre* 1843 verminderten ſich dieſe Koſten durch geſteigerte Oekonomie bei der Bereitung bis auf $11\frac{1}{12}$ Sgr. pro 100 Pfund oder $12\frac{1}{6}$ Sgr. pro Zentner (110 Pfund) und wurden aus 40230 Scheffel Kohlen 3,159420 Pfund Coaks gewonnen. Der Bedarf an Coaks wurde lediglich in den auf der Zeche Sälzer und Neuack erbauten vier Coaksöfen erzeugt; nur während zweier Monate war es erforderlich, einen fünften Ofen zu miethen.

Das *Bahnpolizei-Reglement* für die Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn iſt vom 29. Juni 1841 und enthält ausführliche Beſtimmungen wegen Benutzung der geneigten Ebene und der ſtehenden Maſchinen.

Geſetzlich iſt jede Eiſenbahn verpflichtet, die Briefe, Gelder und alle andere dem Poſtzwang unterworfene Güter (worunter nach dem Geſetz alle Packete bis zu 50 Pfund gehören), ſowie die zum Transport der der Poſt anvertrauten Güter nöthigen Wagen unentgeltlich zu transportiren. In Folge einer Immediat-Vorſtellung an des Königs Majeſtät iſt jedoch nachgegeben worden, daß vom 1. Januar 1843 die poſtzwangspflichtigen Packete von 2 bis 50 Pfund für die Bahn berechnet werden. Spirituoſen ſind ſchon früher von dem Poſtzwang gänzlich befreit.

b. Die Betriebseinnahmen und Betriebskoſten.

Die hierüber zuerſt veröffentlichten Notizen umfaßten den Zeitraum vom 1. September 1841 bis zum 1. September 1842 oder das erſte Betriebsjahr. Die Schwierigkeiten, welche damit verbunden ſind, im *Laufe eines Betriebsjahres* deſſen Reſultate darſtellen zu wollen, wurden durch die Beſchlüſſe der General-Verſammlung vom 14. Oktober und 30. Dezember 1843 beſeitigt, indem Ausweiſe derſelben erſt nach vollſtändigem Abſchluß des mit dem *Kalenderjahr* in Uebereinſtimmung gebrachten Betriebsjahres ertheilt werden ſollen. —

Wir laſſen daher zuerſt die Reſultate des erſten Betriebsjahres folgen, geben alsdann die der Jahre 1842 und 1843, um daran eine unmittelbare Vergleichung der letztern zu knüpfen.

Die Einnahme aus dem Perſonen- und Gütertransport betrug für den Zeitraum vom 1. September 1841 bis 1. September 1842

	116194 Thlr.	26 Sgr.	2 Pf.
wozu an außerordentlichen Einnahmen noch die Summe von	1606 „	25 „	5 „
kam, ſo daß ſich die Geſammt-Bruttoeinnahme auf	117801 Thlr.	21 Sgr.	7 Pf.
belief. Hiervon kamen durchſchnittlich			
a. auf jeden Monat	9816 Thlr.	24 Sgr.	3,58 Pf.
b. auf jeden Tag	322 „	22 „	4 „
c. auf jede Fahrt	35 „	17 „	4 „
d. auf jede zurückgelegte Meile	10 „	3 „	3 „
e. auf jede Perſon	— „	8 „	10,2 „
f. auf jeden Zentner	— „	18 „	6 „

(ausſchließlich der für die Bahn transportirten Materialien). Berückſichtigt man hierbei, daß Perſonen und Güter durch dieſelben Züge befördert worden ſind, und reduzirt nach Maaßgabe der Einnahme die Perſonen auf Zentner und umgekehrt, ſo vermehrt ſich die Perſonenzahl um 65437 und die Zentnerzahl um 1,254103. Unter Hinzurechnung dieſer Zahl würde ſich von der Brutto-Einnahme auf jede Perſon ergeben der Betrag von 7 Sgr. 7,4 Pf. und auf jeden Zentner 2 Sgr. 5,3 Pf.

Dagegen belief ſich die Geſammtausgabe für die Unterhaltung und den Betrieb der Bahn in dem Zeitraum vom 1. September 1841 bis 1. September 1842 einſchließlich der aus dem Betriebsfonds für die Prioritäts-Aktien gezahlten Zinſen auf 117716 Thlr. 17 Sgr. 4 Pf., oder nach Abzug jener Zinſen auf 88407 Thlr. 22 Sgr. 8 Pf.

Von der Geſammtſumme zu 117716 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf. kommen:

auf die gezahlten Zinſen	24,89	Prozent,
auf Unterhaltung der Bahn und Gebäude . . .	13,08	„
auf die eigentlichen Betriebskoſten	59,23	„
auf die allgemeinen Verwaltungskoſten	2,80	„

Nach Abzug der gezahlten Zinſen ergiebt ſich eine durchſchnittliche Ausgabe:

a. auf jeden Monat	7367	Thlr.	9	Sgr.	4,6	Pf.
b. auf jeden Tag	242	„	6	„	4	„
c. auf jede Fahrt	26	„	21	„	—	„
d. auf jede wirklich zurückgelegte Meile	7	„	17	„	7	„
e. auf jede Perſon	—	„	6	„	7	„
f. auf jeden Zentner	—	„	13	„	10,6	„

oder auf jede Perſon mit Einſchluß der Güter 5 Sgr. 8,7 Pf. und auf jeden beförderten Zentner mit Einſchluß der Perſonen 1 Sgr. 10 Pf. Nach Prozentſätzen der Einnahme dargeſtellt, belief ſich die Ausgabe auf 75,05 Prozent; zieht man aber die Auslagen für Unterhaltung der Bahn (welche nach billiger Annahme in den erſten Jahren, beſonders bei einer Gebirgsbahn, welche mit unſäglichen Terrainſchwierigkeiten zu kämpfen hat, als noch zum Bau gehörig, wohl abgeſetzt werden dürfen) ab, ſo ſtellt ſich dieſelbe auf 62,30 Prozent.

Zur näheren Erläuterung der Ausgabe mögen nachſtehende Bemerkungen über die Hauptpoſitionen nicht ungeeignet ſein.

Die Koſten der allgemeinen Verwaltung betrugen nur 3060 Thlr. 20 Sgr.; wogegen für Beſoldung und Kleidung des Betriebsperſonals 34463 Thaler 26 Sgr. 3 Pf. verausgabt worden ſind.

Für die Inſtandhaltung des Bahnkörpers ſind an Arbeitslohn und Material nicht weniger als 13833 Thlr. 2 Sgr. 9 Pf. in Rechnung geſtellt, wobei indeſſen zu erwägen iſt, daß eine neue Bahn anfänglich immer einer ſehr ſorgfältigen Unterhaltung bedarf, und daß letztere bei einer Gebirgsbahn ſehr koſtſpielig ſein mußte, weil die vielen Höhen und Dämme ſich noch nicht gehörig geſetzt hatten, vielmehr wegen deren fortdauernder Beweglichkeit ein ſtetes Nachrichten des Schienenweges und ein immerwährendes Nachfüllen erforderlich machten. Dazu kam das anhaltend naſſe Herbſt- und Früh-

lingswetter, welches die Bettungen des Schienenweges dermaßen aufweichte, daß ſich deſſen Lage oft nach jeder Fahrt veränderte und mitunter nur durch künſtliche Mittel wieder hergeſtellt werden konnte. Nicht minder wurden in Folge der ungünſtigen Witterung die größtentheils aus ſchwimmendem Lehmboden beſtehenden Böſchungen oft ſtark beſchädigt; und ſolche Beſchädigungen, als Einſtürze ꝛc., mußten, um größere zu verhüten, unverzüglich, oft nicht ohne Opfer, hergeſtellt werden.

Die Koſten für Inſtandhaltung und Erſatz der Bahngeräthe, welche 1281 Thlr. 2 Sgr. 6 Pf. betrugen, vermindern ſich dagegen mit der Abnahme der Arbeit ſelbſt und mit Rückſicht darauf, daß die alten, zuvörderſt vieler Reparaturen bedürftigen Baugeräthſchaften für die Unterhaltung der Bahn benutzt worden ſind.

Einen Hauptpoſten der Ausgabe bildete das Brennmaterial (Coaks) mit 17451 Thlr. 20 Sgr. und das Schmier- und Putzmaterial mit 3738 Thaler 8 Sgr. 5 Pf. — Im Laufe des angegebenen Zeitraumes ſind nämlich 35449 Ztr. 17 Pfund Coaks und 8235½ Pfund Knochenöl angeſchafft worden, ſo daß — vorausgeſetzt, daß die Beſtände im Anfange und am Schluſſe deſſelben gleich geweſen ſeien — auf jede Fahrt 10 Ztr. 77 Pfd. Coaks (einſchließlich der Abfälle) und 2½ Pfund Knochenöl verwendet worden wären. Wie wenig dieſe Annahme aber für den künftigen Verbrauch maaßgebend iſt, ergiebt ſich daraus, daß nach den von dem Ingenieur Vanderſchmidt angeſtellten Verſuchen zu einer einfachen Fahrt durchſchnittlich nur 825 Pfund und ſpäter nur 760 Pfund verbraucht worden ſind, während die Reſerve-Lokomotive im Ruheſtande täglich 1000 Pfund, und bei nöthiger Hülfeleiſtung etwa um die Hälfte mehr in Anſpruch nahm. Der Grund der Verſchiedenheit in dem durchſchnittlichen Verbrauch liegt in der Verſchiedenheit der Oekonomie der einzelnen Maſchinen. Denn während durchſchnittlich die beiden neueſten Stephenſon'ſchen Maſchinen (Vulkan und Achill) 645 Pfund, die Wupper oder der Rhein 715 Pfund der (von Jacobi, Haniel u. Huyſſen gelieferte) Mars 755 Pfund zu einer Fahrt verbrauchten, bedurfte die Düſſel 1030 Pfund und der Neander oder der Johann Wilhelm 1050 Pfund. Erſt in der letzteren Zeit wurden die beiden erſten Maſchinen in Gebrauch genommen. Abgeſehen von dem aus dem Gebrauch dieſer Maſchinen ſich ergebenden Einfluß auf den Verbrauch an Coaks erklärt ſich die Größe dieſes Verbrauchs während des erſten Betriebsjahres hauptſächlich durch die Mangelhaftigkeit der Kontrolen und der Einrichtungen, namentlich durch den Mangel eines gehörig eingerichteten Coaksſchuppens. Dieſe Mängel hatten nothwendig eine ſehr bedeutende Vermehrung der Abfälle zur Folge, welche demnächſt zur Heizung der Gebäude, Waſſer-Reſervoirs ꝛc ꝛc. verwendet wurden. Erſt nach Ablauf des erſten Betriebsjahres wurde dieſen Uebelſtänden abgeholfen und eine beſondere Notizführung über die Leiſtungen, namentlich den Verbrauch jeder einzelnen Lokomotive, eingeführt. Hiernach war mit Zuverläſſigkeit anzunehmen, daß die Ausgabe für Brennmaterial ꝛc. ſich künftig ſehr vermindern würde, indem die Direktion nichts außer Acht ließ, dieſe Verminderung möglichſt zu erhöhen; daher ſchon Verſuche gemacht wurden, um

die in Belgien mit dem günſtigſten Erfolge bereits angewendete und für die Verhältniſſe der Bahn äußerſt geeignete Erfindung der Expansion variable auf die vorhandenen Lokomotive anwendbar zu machen.

Die Koſten der Reparaturen an Lokomotiven und Wagen mit Einſchluß der ſonſtigen in den Werkſtätten ausgeführten Arbeiten beliefen ſich auf 11096 Thaler 22 Sgr. 6 Pf. Die Höhe dieſer Koſten motivirt ſich durch die unzureichende Anzahl der erſt in der letzteren Zeit auf acht Stück vermehrten Lokomotive. Der übermäßige Gebrauch der vorhandenen wenigen Maſchinen machte außerordentlich viele Reparaturen nothwendig, zu deren Beſtreitung ſelbſt die Nächte zu Hülfe genommen werden mußten.

Nachdem wir nun im Vorſtehenden die Reſultate des erſten Betriebsjahres mitgetheilt haben, geben wir im Nachſtehenden die detaillirten Einnahmen und Ausgaben in den Jahren 1842 und 1843, wobei jedoch nicht vermieden werden kann, daß nochmals hierbei die Ergebniſſe der erſten Monate, bis inkl. September des Jahres 1842, mit eingeſchloſſen werden.

Gegenſtand.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Die Einnahmen im Jahre 1842 waren:						
I. An Beſtand aus dem Rechnungsjahre 1841 .	—	—	—	13520	11	10
II. „ Reſten, früher rückſtändig gebliebene Frachtbeträge	—	—	—	76	21	6
III. An laufenden Einnahmen:						
An Perſonengeld	98113	17	2			
„ Ueberfracht von Paſſagier-Effekten . .	1357	15	—			
„ Frachtgeld ꝛc. von dem Güter-Transport (ausſchließlich Nachnahmen). Hierunter befinden ſich 1084 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf. aus der Einnahme für Dezember 1841 . .	23751	13	5			
„ außergewöhnlichen Einnahmen	9279	1	2			
„ Rückerſtattungen für einige dem Baufonds zur Laſt fallende, früher irrthümlich bei dem Betriebsfonds verausgabte Zahlungen . .	64	29	2	132566	15	11
Summa aller Einnahmen .	.	.	.	146163	19	3
Die Ausgaben betrugen dagegen:						
Tit. I. Beſoldungen:						
A. Der Direktion.	1391	3	4			
B. „ techniſchen Beamten	1200	—	—			
C. „ Kaſſenverwaltung	300	—	—			
D. „ Polizeiverwaltung	208	10	—			
E. Für die Beaufſichtigung u. Führung der Maſchinen	6427	3	3			
F. „ „ Beaufſichtigung der Wagenzüge	3384	6	3			
G. „ „ Beaufſichtigung der Bahnhöfe und der Wagen	4297	8	6			
Latus .	17208	1	4			

Gegenſtand.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Transport .	17208	1	4			
H. Für die Beaufſichtigung der Bahn . .	11027	15	6			
I. „ „ Beſorgung des Empfanges . .	2456	16	6			
K. „ das Wiegen, Auf- und Abladen der Fracht- und Paſſagiergüter . . .	3685	19	6			
L. „ außergewöhnliche Hülfeleiſtung . .	1903	9	6	36281	2	4
Tit. II. Kleidergelder	—	—	—	1403	22	7
„ III. Zur Anſchaffung von Materialien zu d. Dampfwagenfahrten, ſo wie zur Unterhaltung der Lokomotive und Wagen	—	—	—	34400	15	10
„ IV. Unterhaltung der Bahn	—	—	—	14037	2	3
„ V. Zinſen	—	—	—	53691	27	6
„ VI. Für verſchiedene unvorhergeſehene Ausgaben .	—	—	—	8771	19	2
Summa aller Ausgaben . . .	.	.	.	148585	29	8
Die Einnahmen beliefen ſich auf .	.	.	.	146163	19	3
Mithin war Mehrausgabe .	.	.	.	2422	10	5

Im Jahre 1843 ergaben ſich nachſtehende Einnahmen:

Gegenſtand.	Betrag. Thlr.	ſg.	pf.
1) Perſonengelder	89594	19	—
2) Von den Oberſchirrmeiſtern eingezogene Perſonengelder	526	12	6
3) Von den Militärkommando's eingenommene Gelder	94	5	—
4) Ueberfrachtgelder für Paſſagiereffekten	2943	27	—
5) Frachtgelder für Gemüſetransport	2283	14	—
6) „ „ transportirte Hunde	99	5	—
7) „ u. ſ. w. vom Güterverkehr	50576	23	3
8) Extraordinäre Einnahme	6936	3	5
Summa der Einnahmen .	153054	19	2

Die Ausgaben waren dagegen:

Gegenſtand.	Betrag im Einzelnen. Thlr.	ſg.	pf.	Betrag im Ganzen. Thlr.	ſg.	pf.
I. Vorſchuß aus 1842	—	—	—	2422	10	5
II. Laufende Ausgaben pro 1843.						
A. Bahnverwaltung.						
Tit. I. Beſoldung und Bekleidung für die Bahnmeiſter, den Bahnaufſeher, die Bahnwärter, die Hülfswärter, Excentrik- und Drehſcheibenſteller	9808	27	4			
Latus .	9808	27	4	2422	10	5

	Gegenſtand.	Betrag im Einzelnen. Thlr.	sg.	pf.	Betrag im Ganzen. Thlr.	sg.	pf.
	Transport .	9808	27	4	2422	10	5
Tit. II.	Inſtandhaltung der Bahn:						
	1) Für Tagelöhner zur Unterhaltung der Bahn, der Doſſirungen und Gräben .	6506	6	4			
	2) Für Anſchaffung der Materialien zur Unterhaltung des Schienenweges. . . .	1631	8	2			
	3) Für Anſchaffung der Materialien zur Befeſtigung der Doſſirungen	18	12	9			
	4) Für Inſtandhaltung der Drehſcheiben, Ausweichungen u. Straßen-Uebergänge	390	15	3			
	5) Für Unterhaltung des Taues auf der geneigten Ebene, darunter 2031 Thlr. 3 Sgr. für Anſchaffung eines Drahtſeiles	2294	29	—			
	6) Für Unterhaltung des Signalgebläſes auf der geneigten Ebene	40	4	5			
„ III.	Inſtandhaltung und Erſatz der Bahngeräthe.	573	2	8			
„ IV.	Inſtandhaltung der Gebäude, Brücken, Durchläſſe u. ſ. w.	800	29	10			
„ V.	Insgemein für unvorhergeſehene Ausgaben .	326	29	11			
	Summa A. Bahnverwaltung	.	.	.	22391	15	8
	B. Transportverwaltung.						
Tit. I.	Beſoldung und Kleidung an die hierzu erforderlichen Beamten, ſo wie an Tagelöhnen für Putzen, Ab- u. Zufahren der Wagen u. ſ. w. .	21573	10	—			
„ II.	Koſten der Transportkräfte:						
	1) Für Brennmaterial für die Lokomotive, Holz und Coaks	11518	28	6			
	2) Für Oel (Baumöl, Rüböl, Leinöl, Knochenöl)	1964	23	8			
	3) Für ſonſtige Materialien, als Talg, Bleiweiß u. ſ. w.	1267	29	1			
	4) Für Fourage u. Behandlung der Pferde, nebſt Unterhaltung des Geſchirres in Elberfeld	4401	21	4			
	5) Beſtättergeld in Düſſeldorf.	2848	7	—			
„ III.	Reparatur der Lokomotive und Wagen:						
	1) Für Arbeitslöhne	5077	10	6			
	2) Für Materialien, als: Eiſen, Kupfer, Meſſing, Blei, Schmiedekohlen, Holz, Farbe u. ſ. w.	5793	18	7			
	3) Für Inſtandhaltung der ſtehenden Maſchine zu Hochdahl	—	19	6			
„ IV.	Unterhaltung und Erſatz der Geräthe u. Werkzeuge	484	26	9			
„ V.	Für Beleuchtung:						
	1) der Bahn, der Wege-Uebergänge u. ſ. w.	499	5	7			
	2) der Lokomotive, Wagen u. ſ. w. . . .	192	23	—			
	Latus .	55623	13	6			

Gegenſtand.	Betrag im Einzelnen.			Betrag im Ganzen.		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Transport .	55623	13	6			
Tit. VI. Für Heizung: der Waſſerreſervoirs, der Paſſagierzimmer, der Arbeits- und Dienſtlokale	36	16	—			
„ VII. Druckkoſten: Für Fahrbillets und Stempelgeräthe, und für Druck- und Inſertionskoſten	708	2	7			
„ VIII. Insgemein: An Schadenerſatz für beſchädigte Güter und für ſonſtige unvorhergeſehene Ausgaben . .	884	26	6			
Summa B. Transportverwaltung	.	.	.	57252	28	7
C. Allgemeine Verwaltung.						
Tit. I. Beſoldung für den Direktor, den Ingenieur, 2 Bahnhofs-Inſpektoren, Sekretair, Kontroleur, 2 Expedienten, Bureaudiener	4671	15	—			
„ II. Steuern und Abgaben	71	22	—			
„ III. Gratifikationen und Amtsreiſen	113	17	6			
„ IV. Bureaukoſten, Schreib- u. Zeichnenmaterialien	293	8	11			
„ V. Zinſen von den Prioritäts-Aktien	39412	—	—			
„ VI. Insgemein	656	8	8			
Summa C. Allgemeine Verwaltung	.	.	.	45218	12	1
Summa der Betriebsausgaben	.	.	.	127285	6	9
Die Einnahmen betrugen	.	.	.	153054	19	2
Mithin blieb Beſtand	.	.	.	25769	12	5

alſo ein weit günſtigeres Reſultat als im Jahre 1842, wo die Ausgaben die Einnahmen um 2422 Thlr. 10 Sgr. 5 Pf. überſtiegen.

Die Betriebseinnahmen waren in den einzelnen Monaten:

Monat.	1842.			1843.			1844.		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Januar	5220	10	3	5888	8	10	7205	9	3
Februar	6195	16	9	7221	—	2	7763	22	—
März	7476	3	4	9532	9	9	10384	9	8
April	8676	13	2	10675	27	8	14154	2	4
Mai	14354	15	11	13002	13	11	16895	—	9
Juni	10872	14	4	16173	17	5			
Juli	11871	10	5	17412	20	—			
Auguſt	16633	5	7	16467	12	3			
September	14096	2	6	17296	29	9			
Oktober	9670	7	—	12164	3	7			
November	7268	26	8	11169	17	9			
Dezember	7689	2	5	11260	14	10			

Im Jahre 1842 betrug nach den zuerſt gemachten Angaben die Summe ſämmtlicher Einnahmen 132643 Thlr. 7 Sgr. 5 Pf., dieſe ergab einen Durchſchnitt

pro Monat von . .	11053 Thlr.	18 Sgr.	1 Pf.
„ Tag von . . .	363 „	12 „	2 „
„ Fahrt*) von . .	39 „	8 „	— „

Da nur gemiſchte Züge Statt gefunden haben, ſo läßt ſich der Durchſchnitt der Geſammteinnahme pro Perſon und Zentner nur nach Reduktion der Zentner auf Perſonen und umgekehrt ermitteln. Nach den ermittelten Durchſchnittsſätzen haben 3,22 Zentner ſo viel eingetragen als eine Perſon; daher 294497⅔ zahlungspflichtige Zentner 91332 Perſonen und 383018 Perſonen 1,233066 Zentner darſtellen. Die obige Geſammt-Brutto-Einnahme ergab demnach einen Durchſchnittsertrag

pro Perſon von 8 Sgr. 4 Pf.
„ Zentner „ 2 „ 7 „

Dagegen betrug die Ausgabe des Jahres 1842 nach Abzug der gezahlten Zinſen 94894 Thlr. 21 Sgr. 2 Pf.

Die am Schluſſe des Jahres vorhanden geweſenen und in das Jahr 1843 übernommenen Materialienbeſtände hatten nach ſpezieller Aufnahme einen Werth von 4586 Thlr. 19 Sgr. 8 Pf.

Nimmt man an, daß die am Schluſſe des Jahres 1841 vorhanden geweſenen Beſtände gleich groß geweſen ſeien (eine Aufnahme hat nicht Statt gefunden), ſo ergiebt die angegebene Ausgabe von 94894 Thlr. 2 Sgr. 2 Pf. einen Durchſchnitt

pro Monat von . .	7907 Thlr.	25 Sgr.	2 Pf.
„ Tag von . . .	259 „	29 „	6 „
„ Fahrt von . .	28 „	2 „	— „
„ Perſon**) von	— „	6 „	— „
„ Zentner***) „	— „	1 „	10 „

Ueberhaupt belief ſich für das Jahr 1842 die Ausgabe auf 71,5 Prozent der Einnahme.

Im Jahre 1843 ergab die Geſammteinnahme von 153054 Thlr. 19 Sgr. 2 Pf. durchſchnittlich

pro Monat . .	12754 Thlr.	16 Sgr.	7 Pf.
„ Tag . . .	419 „	9 „	10 „
„ Fahrt †) . .	45 „	6 „	10 „
„ Perſon ††) .	— „	10 „	11 „
„ Zentner †††)	— „	2 „	3,5 „

Dagegen betrug die Ausgabe nach Abzug der Zinſen 87873 Thlr. 6 Sgr. 9 Pf.

*) 3378 Fahrten.

**) Nach erfolgter Reduktion der Zentner auf Perſonen.

***) Nach erfolgter Reduktion der Perſonen auf Zentner.

†) 3382 Fahrten.

††) Nach erfolgter Reduktion der Zentner auf Perſonen.

†††) Nach erfolgter Reduktion der Perſonen auf Zentner.

Die aus dem Jahre 1843 in das Jahr 1844 übernommenen Beſtände hatten einen Geſammtwerth von 7447 Thlr. 4 Sgr. 3 Pf. oder, nach Abzug des Werths von 4586 Thlr. 19 Sgr. 8 Pf. der aus dem Jahre 1843 übertragenen Beſtände, ... 2860 Thlr. 14 Sgr. 7 Pf.

Zieht man dieſe Summe und den für das im Jahre 1842 verbliebene Defizit geleiſteten Vorſchuß mit . . . . 2422 „ 10 „ 5 „

zuſammen . 5282 Thlr. 25 Sgr. — Pf.

von der oben angegebenen Ausgabe ab, ſo reduzirt ſich die wirkliche Ausgabe auf 82590 Thlr. 11 Sgr. 9 Pf. Dieſe Summe ergiebt

pro Monat . .	6882 Thlr.	16 Sgr.	— Pf.
„ Tag . . .	226 „	8 „	3 „
„ Fahrt . . .	24 „	12 „	7 „
„ Perſon *) .	— „	5 „	10,8 „
„ Zentner **) .	— „	1 „	2,8 „

Die Ausgabe des Jahres 1843 bildete 54 Prozent der Einnahme, wovon 14,7 Prozent auf die Bahnverwaltung, 35,4 Prozent auf die Transportverwaltung und 3,9 Prozent auf die allgemeine Verwaltung kommen. Die Vergleichung der beiden Jahre 1842 und 1843 ergab bei der angenommenen Reduktion der Perſonen auf Zentner und umgekehrt einen Gewinn pro Perſon

1842	von 2 Sgr.	4 Pf.	
1843	„ 5 „	0,2 „	

und pro Zentner

1842	„ — „	8,6 „
1843	„ 1 „	0,7 „

Die Leiſtungen jeder einzelnen Lokomotive, deren Verbrauch an Coaks und Oel, ſowie die Reparaturkoſten derſelben im Jahre 1843 ergeben ſich aus nachſtehender Tabelle.

*) Nach erfolgter Reduktion der Zentner auf Perſonen.

**) Nach erfolgter Reduktion der Perſonen auf Zentner.

	Jährl. Bedarf. Zentner.
An wollenen Decken aus der Gemeinde Burg	600
An verſchiedenen Artikeln	400
Zufuhr an Fabrikaten für Remſcheider und Solinger Häuſer aus dem märkiſchen Eiſen- und Stahlwaaren-Diſtrikt	20000
	208660

Ueber die Gemeinden Lennep, Hückeswagen und Rade-vorm-wald liegen uns keine Details über Ein- und Ausfuhr vor. Das Komité zur Anlage einer Eiſenbahn von Barmen über Lennep nach Köln hat an Steinkohlen und Gütern für dieſe Bahn

für Hückeswagen	400000 Ztr.
für Lennep	800000 „
Summa	1,200000 Ztr.

in Anſchlag gebracht.

Davon ab an Steinkohlen	200700 „
	999300 Ztr.

Lennep bezahlt an Fracht pro Zentner nach Elberfeld und Rittershauſen für 1$\frac{3}{4}$ Meilen 4 Sgr. Von Elberfeld über Vohwinkel, Solingen, Remſcheid nach Lennep ſind 3$\frac{1}{4}$ Meilen, pro Meile und Zentner à 6 Pf. gerechnet, macht auf der Bahn 1$\frac{2}{3}$ Sgr. bis Lennep. Mithin wird Lennep ſelbſt ſeine oſtwärts kommenden Güter noch mit 50 Prozent Gewinn über die Bahn beziehen. Wir wollen jedoch nur 800000 Ztr. in Anſatz bringen für Hückeswagen und Lennep	800000
Die Gemeinden Wermelskirchen, Witzhelden und Burſcheid verſorgen Elberfeld, Barmen und Solingen mit Kartoffeln, Butter und mancherlei Viktualien	50000
Ausfuhr zur Bahn von Rade-vorm-wald	8000
	858000

Rekapitulation.

a) An Steinkohlen	1,191691
b) „ Urſtoffen und Materialien	210425
c) „ Konſumtibilien	162600
d) Baumaterialien	34500
e) Abfuhr	174100
	1,773316
f) Geſammttransport an Waaren, ausſchließlich der Steinkohlen aus den Gemeinden Hückeswagen, Lennep, Wermelskirchen, Witzhelden, Burſcheid und Rade-vorm-wald	858000

Wenn man nun auch annimmt, daß ein Theil dieſes Transportquantums nicht die ganze Bahn durchläuft, alſo nicht für den ganzen Trakt der Bahn in Anrechnung kommt, ſo giebt es jedoch eine Menge Güter, deren Transportquantum nicht zu ermitteln war und die deshalb nicht zur Anrechnung gebracht ſind. Dahin gehören: Leder, Leinen, Tauwerk und Bindfaden, Glas,

Oel.		Im Reſervedienſt.					Bei Probe- u. außerord. Fahrten.			Die Reparatur für den geſammten Dienſt hat erfordert:												
			Verbrauch an Coaks.		Verbrauch an Oel.			Verbrauch			Koſten; und zwar:											
pro Doppel-fahrt.	pro Mei-le.	Dienſttage.	Im Ganzen.	pro Tag.	Im Gan-zen.	pro Tag.	Fahrten.	an Coaks	an Oel.	Tage.	Arbeitslohn der Handwerker.			Koſten des Materials.			Koſten der außerhalb ge-lieferten Ge-genſtände.			Summa der Koſten.		
Maß.	Maß.		Pfd.	Pfd.	Maß	Maß.		Pfd.	Maß.		Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
2	0,28	—	—	—	—	—	5	4810	9	338	962	22	—	306	1	2	388	17	8	1657	10	10
$1\frac{5}{7}$	0,24	186	194220	1044	201	$1\frac{1}{12}$	2	660	3	199	186	24	—	121	27	1	168	15	—	477	6	1
$1\frac{23}{24}$	0,28	44	71845	1633	48	$1\frac{1}{11}$	2	1100	5	263	302	27	—	111	21	8	155	29	4	570	18	—
2	0,28	37	55585	1502	34	$\frac{24}{37}$	2	2145	2	239	591	1	11	153	26	2	129	29	11	874	28	—
2	0,28	33	34722	1052	$35\frac{1}{2}$	$1\frac{5}{66}$	3	3245	$5\frac{1}{2}$	159	579	23	11	178	1	4	106	1	5	863	26	8
2	0,29	2	1870	935	4	2	—	—	—	146	502	11	3	175	28	5	212	14	6	890	24	2
2	0,28	6	8325	1387	7	$1\frac{1}{6}$	1	385	1	203	496	17	9	122	3	7	198	2	—	816	23	4
2	0,29	59	71880	1218	58	$\frac{58}{59}$	3	1870	$3\frac{1}{2}$	215	489	12	9	164	5	2	126	24	6	780	12	5

Frachtwagen zu 120 Ztr. (à 110 Pfd.) gerechnet.
zurückgelegt haben, nur mit der Anzahl der wirklich zurückgelegten Ruthen in Berechnung gekommen.
Chauſſee und dem Bilker Buſch gelegenen Oefen zum Bahnhofe, zwiſchen den Zügen, benutzt worden. —
Haan und Hochdahl gedient.
für neue Maſchinentheile:

5) für Johann Wilhelm 383 Thlr. 9 Sgr. 2 Pf.	7) für Achill . . . . . 27 Thlr. 27 Sgr. 3 Pf.
6) „ Vulkan . . . . . 9 „ 27 „ 3 „	8) „ Mars . . . . . 33 „ 1 „ 2 „

Aus dieſer Ueberſicht ergeben ſich folgende Reſultate:

1) 1709 Doppelfahrten*), alſo durchſchnittlich für jede Maſchine 213$\frac{5}{8}$ doppelte oder 427$\frac{1}{4}$ einfache Fahrten.

2) 12014,27 Meilen, alſo durchſchnittlich für jede Maſchine 1501,8 Meilen.

3) 26938 Perſonenwagen und 19035 Frachtwagen, daher durchſchnittlich auf jede Maſchine 3367$\frac{1}{4}$ Perſonenwagen und 2379$\frac{3}{8}$ Frachtwagen oder überhaupt 5746$\frac{5}{8}$ Wagen. Das durchſchnittliche Gewicht dieſer Belaſtung beträgt 588577$\frac{1}{2}$ oder, auf horizontale Bahn reduzirt, 1,070528 Zentner**).

4) 2,875023 Pfund Coaks und 3812$\frac{1}{4}$ Maaß Oel. Der durchſchnittliche Verbrauch für den Zug- und Reſervedienſt beträgt:

a. für den Zugdienſt:

aa. an Coaks:

pro Doppelfahrt	1425,73 Pfund,
„ Meile	202, 8 „
„ 1000 Ztr. und 1 Meile horizontaler Bahn	98 „

bb. an Oel:

pro Doppelfahrt .	2 Maaß,
„ Meile . . .	0,3 „

b. für den Reſervedienſt:

täglich 1201,2 Pfund Coaks und 1,06 Maaß Oel.

Auf die Statt gehabten Fahrten und zurückgelegten Meilen vertheilt, ergiebt ſich aus dem Reſervedienſt ein Aufwand von 256,55 Pfund Coaks und 0,23 Maaß Oel pro Doppelfahrt, und von 36,5 Pfund Coaks und 0,03 Maaß Oel pro Meile.

5) 6931 Thlr. 29 Sgr. 6 Pf. an Reparaturkoſten, mithin durchſchnittlich

für jede Maſchine .	866 Thlr.	15 Sgr.	— Pf.
„ „ Doppelfahrt	4 „	1 „	8 „
„ „ Meile . .	— „	17 „	4 „

Vorſtehende Durchſchnittsberechnungen ergeben, daß, in Bezug auf den Verbrauch, die Maſchinen Wupper, Johann Wilhelm, Vulkan, Achill und Mars die beſſeren ſind, weil dieſelben den Mittelſatz nicht erreichen. In Bezug auf Reparaturen haben der Vulkan und der Achill, ſowie der Johann Wilhelm, bei dem ſtärkſten Gebrauch, die geringſten, die Düſſel und der Mars die größten Koſten veranlaßt.

Abgeſehen von der im September 1843 Statt gehabten Extrafahrt zwiſchen Elberfeld und Vohwinkel haben die Wagen 3382 einfache Fahrten zurückgelegt. Zu denſelben ſind verwendet worden:

---

*) Die Anzahl der Fahrten, welche die Maſchinen zurückgelegt haben, ſtimmt nicht mit der in den früheren Anmerkungen angegebenen Anzahl der Perſonen- und Güterzüge überein, weil bis zum 1. Mai 1844 zu den Gemüſezügen zwei Maſchinen verwendet wurden.

**) Dieſes Gewicht iſt ſelbſtredend nur ein zur Beurtheilung der Leiſtungen der Lokomotive angenommenes, da das wirklich transportirte Gewicht ſich nicht mit Genauigkeit feſtſtellen läßt.

3242 Wagen I. Klaſſe,
5746 „ II. „
11868 „ III. „
3018 „ IV. „ (einſchließlich des gemiſchten Wagens)
3064 Bagagewagen,
19035 Güterwagen, alſo überhaupt

45973 Wagen, welche einen Weg von 149132,6 Meilen zurückgelegt haben. Jeder Zug iſt alſo durchſchnittlich mit 8 Perſonen- und 6 Güterwagen verſehen geweſen; jeder Perſonenwagen hat durchſchnittlich 3,52 Meilen und jeder Güterwagen durchſchnittlich 2,86 Meilen durchlaufen. An Reparaturkoſten ſind für die Wagen 1109 Thlr. 8 Sgr. 11 Pf. verwendet worden, wobei jedoch eine aus dem Baufonds beſtrittene Neubeſchaffung von 16 Rädern, ſowie die aus dem noch vorhandenen Vorrath erfolgte Ergänzung von fünf gebrochenen Achſen nicht mitberechnet iſt. Die Reparaturkoſten betragen alſo für die einfache Fahrt 9 Sgr. 10 Pf., pro Wagen 8,7 Pf., und pro Wagen und Meile 2,7 Pf.

Berechnet man die Ausgabe im Jahre 1843 von 82590 Thlr. 11 Sgr. 9 Pf. auf die von den Lokomotiven zurückgelegten 12014,27 Meilen, ſo ergiebt ſich für die Nutzmeile ein Koſtenbetrag von 6 Thlr. 26 Sgr. 3 Pf. *) Nimmt man aber, wie in dem erſten Betriebsjahre geſchehen, blos die Koſten für Reparatur der Lokomotive und Wagen, für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, ſowie der Beleuchtung der Bahn und der Fahrzeuge zum Anhalt, ſo ergiebt ſich unter Zuziehung des Werths der am Schluſſe des Jahres 1842 vorhanden geweſenen und nach Abzug des Werths der am Schluſſe des Jahres 1843 vorhandenen Beſtände ein Koſtenaufwand:

Koſtenaufwand.	pro Doppelfahrt.			pro Meile.	
	Thlr.	ſg.	pf.	ſgr.	pf.
a. An Reparaturkoſten (Material und Arbeitslohn) . . .	4	21	2	20	1
b. „ Brennmaterial (Coaks und Holz)	6	13	9	27	7
c. „ Schmiermaterial (für Lokomotive und Wagen) . .	1	3	7	4	9
d. „ Putzmaterial (für Lokomotive und Wagen) . . .	—	23	1	3	3
e. Für Beleuchtung der Bahn	—	8	4	1	2
f. „ Beleuchtung der Lokomotive und Wagen	—	3	6	—	6

Die Koſten einer einfachen Fahrt betragen alſo nach Maaßgabe der Ausgabe für die sub a.—f. angegebenen Poſitionen 6 Thlr. 21 Sgr. 8½ Pf.

Auf die Ausführung von Reparaturen an Lokomotiven und Wagen wird die faſt vollendete Anlage einer zum Betriebe der Drehbänke und der Pumpen beſtimmten Dampfmaſchine auf dem Düſſeldorfer Bahnhofe, ſowohl in techniſcher als in ökonomiſcher Beziehung, den günſtigſten Einfluß ausüben.

*) Einſchließlich des Koſtenaufwandes für das Ab- und Zufahren der Güter in den Städten.

Täglich gehen von jedem Endpunkte der Bahn im Sommer 5, im Winter 4 Züge ab; außerdem findet von Düſſeldorf nach Elberfeld jeden Mittwoch und Sonnabend ein beſonderer Zug früh Morgens Statt, um Gemüſe und Gartengewächſe gegen mäßige Preiſe zeitig auf den Markt von Elberfeld zu ſchaffen.

Die früheren Fahrpreiſe waren von Düſſeldorf bis Elberfeld oder umgekehrt I. Klaſſe 20 Sgr., II. Klaſſe 15 Sgr., III. Klaſſe 10 Sgr. oder, im Durchſchnitt berechnet, 4 Sgr. 3 Pf. pro Meile. Verſchiedene Umſtände bewogen aber den Verwaltungsrath dazu, eine Preiserhöhung eintreten zu laſſen; um aber diejenigen Perſonen, denen dieſe Erhöhung die Benutzung der Bahn beſchwerlich machen konnte, derſelben nicht zu entziehen, wurde eine IV. Wagenklaſſe errichtet, welche Stehplätze gewährte und, mit einer kleinen Ausnahme (zwiſchen Haan, Vohwinkel und Elberfeld), auf die früheren niedrigen Preiſe der III. Klaſſe geſtellt worden iſt.

Perſonen-Tarif.

In Silbergroſchen.

(Die römiſchen Zahlen bedeuten die Wagenklaſſen. Nr. IV. ſind Stehplätze.)

Von	nach Gerresheim.				nach Erkrath.				nach Hochdahl.				nach Haan.				nach Vohwinkel.				nach Elberfeld.			
	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	I.	II	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.
Düſſeldorf	7	5	3½	3	10	7	5	4	12½	10	7	5	16	12½	9	7	20	15	10	8	25	18	12½	10
	von Gerresheim				5	4	3	2	7½	6	4	3	12	9	6	5	16	12	8	6	20	15	10	8
					von Erkrath				5	4	3	2	9	7	5	4	12½	9	6	5	17	12½	9	7
									von Hochdahl				7	6	4	3	10	8	6	4	15	10	7½	6
													von Haan				6	5	4	3	12	8	6	5
																	von Vohwinkel				8	6	4	3

einfacher Stimmenmehrheit, jede Aktie für eine Stimme zählend, gefaßten Beſchlüſſen.

Die Einzeichnungen wurden am 15. Juni geſchloſſen und lieferten ſo günſtige Reſultate, daß mehr als das Zehnfache angemeldet war. Es ſteht deshalb zu erwarten, daß die Vorarbeiten begonnen und die weiteren Schritte zur Förderung des Unternehmens gethan werden.

Da die Stadt Münſter ſich erboten hat, das Terrain zum Bahnhof unentgeltlich herzugeben, und da ſich ferner wohl mit Sicherheit erwarten läßt, daß die von der Bahn zu durchſchneidenden Kommunen einen großen Theil der erforderlichen Grundſtücke aus ihren Mitteln beſchaffen werden, ſo dürfte das für die etwa 4½ Meilen lange Bahnſtrecke veranſchlagte Baukapital von 1,300000 Thlr., alſo durchſchnittlich 288890 Thlr. pro Meile, gewiß genügen, indem ſich der Bahnlinie ſehr wenig Terrainſchwierigkeiten darbieten und dieſelbe eine große Strecke hindurch über wüſten unangebauten Heidegrund läuft, wovon der Morgen vielleicht nicht mehr als 15 bis 20 Thlr. koſten wird.

Die Rentabilität dieſer Bahn kann um ſo mehr außer Zweifel ſein, als hierdurch die ſo lange auf andere Weiſe projektirte Verbindung zwiſchen der Ems und der Lippe zu Stande kommt.

Schon der Staatsvertrag zwiſchen den Kronen Preußen und Hannover vom 13. März v. J., durch welchen der bisherige hannoverſche Durchfuhrzoll auf der Ems aufgehoben und dadurch der Verkehr auf dem letztgenannten Fluſſe außerordentlich vermehrt iſt, hat dieſe Verbindung im Auge gehabt, indem nicht nur die Schiffbarmachung der Ems bis Greven, ſondern auch die Anlage einer Chauſſee von Greven nach Münſter darin feſtgeſetzt iſt. Letztere wird gegenwärtig (Juli 1844) ſchon verdungen und ſteht deren Eröffnung, wo nicht früher, doch jedenfalls gleichzeitig mit der Eröffnung der Eiſenbahn nach Hamm zu erwarten. Daſſelbe gilt von der Chauſſee nach Holland, woran auf's eifrigſte gearbeitet und deren erſte Strecke von Münſter aus wahrſcheinlich ſchon im Auguſt 1844 zur Befahrung eröffnet wird. Münſter bildet alsdann den Knotenpunkt der Verbindung zwiſchen Holland, Oſtfriesland, der Grafſchaft Mark und dem Rhein, ſo daß eine ausgezeichnete Frequenz der Zweigbahn nach Hamm keinem Zweifel mehr unterliegen kann. Dieſe würde ſich jedoch noch bedeutend ſteigern, wenn die beabſichtigte Verbindung Münſters mit Emden längs der Ems durch eine Eiſenbahn zu Stande käme, da wohl nie eine Fluß- und eine Chauſſeeverbindung eine Eiſenbahn aufwiegen wird.

35. Dortmund-Münſter-Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Die Nachricht, daß die Bergiſch-Märkiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft die Konzeſſion zur Anlage einer Eiſenbahn von Elberfeld bis Dortmund, zum Anſchluß an die Köln-Mindener Eiſenbahn, erhalten habe, gab zunächſt die Idee an die Hand, dieſe Bahn von Münſter bis Dortmund weiter zu führen. Indeſſen war der Gedanke noch nicht zur vollen Reife gediehen, als es plötz-

lich verlautete: daß nach Allerhöchſter Beſtimmung die Stadt Hamm die Hauptbahn erhalten ſolle und dieſe Beſtimmung unter der Vorausſetzung erfolgt ſei, daß die Stadt Münſter durch eine Zweigbahn mit Hamm verbunden werde. So niederſchlagend dieſe Nachricht im erſten Augenblick auch erſchien, ſo konnte man ſich doch von dem Gedanken nicht losreißen, daß eine Eiſenbahn von Dortmund direkt nach Münſter, als Fortſetzung der Elberfeld-Dortmunder Bahn, im Allgemeinen weit überwiegendere Vortheile darbiete. Es war daher keine Zeit zu verlieren, beſonders da man in Münſter ſchon mit der Aktienzeichnung für die Zweigbahn nach Hamm begonnen hatte. Aus dieſen Gründen wurde unterm 4. März 1844 in Dortmund ein proviſoriſches Komité zur Anlage einer Eiſenbahn von Dortmund nach Münſter gebildet, welches ſich zunächſt angelegen ſein ließ, die Materialien für den zu entwerfenden Proſpektus zu ſammeln, gleichzeitig aber auch nicht nur den Finanz-Miniſter, ſondern auch den Ober-Präſidenten von Weſtphalen, ſowie das Komité für die Zweigbahn von Münſter nach Hamm, von dem Vorhaben in Kenntniß zu ſetzen. Unterm 14. März 1844 erließ hierauf das Komité den nachſtehenden Proſpektus, mit ſelbigem die Grundlagen, worauf das Unternehmen gebaut war, ſowie die Bedingungen, unter welchen zur Aktienzeichnung aufgefordert wurde, bekannt machend.

„Die Rhein-Weſer-Bahn wird als mächtige Pulsader der Induſtrie Rheinland-Weſtphalen in der Richtung von Oſten nach Weſten durchziehen; die Nothwendigkeit des Anſchluſſes an dieſelbe muß mehrere Zweigbahnen hervorrufen.

Demgemäß iſt bereits die Ausführung der Bergiſch-Märkiſchen Eiſenbahn feſtgeſtellt; von Elberfeld ausgehend erreicht ſie in Dortmund die Hauptbahn. Eine Fortſetzung von 1¼ Meilen in nördlicher Richtung zur Lippe iſt dringendes Bedürfniß, um dieſem Strome und dem Niederrheine die trefflichen Steinkohlen der benachbarten Reviere, welche ſchon jetzt jährlich 4 Millionen Zentner gewinnen und in Vergrößerung der Ausbeutung faſt unbeſchränkt ſind, zuzuführen.

Zum Bau dieſer Bahnſtrecke trat bereits 1834 eine Geſellſchaft zuſammen, welche auch unterm 16. Mai 1835 die Genehmigung des Staats erlangte. Die Ausführung unterblieb nur aus dem Grunde, weil man den Anſchluß an die Rhein-Weſerbahn beabſichtigte und dieſe durch bekannte Hinderniſſe zum Erliegen kam.

Das ungemein günſtige Reſultat der vorgenommenen Vermeſſung war: daß die Linie theilweiſe horizontal oder mit einem ſanften Abfallen, welches nur an einem Punkte 1:250 ergab, die Lippe erreichte. — Auf dieſem Strom bewegten ſich nach amtlichen Nachweiſen 1840 1,600000 Zentner Güter aller Art; 1843 wurden allein 100000 Zentner Roheiſen von Lünen nach Dortmund bezogen.

Von der Lippe bei Lünen bis Münſter beträgt die Entfernung 5¾ Meilen, und die Idee liegt nahe, auf dieſem Wege vermittelſt Durchführung der Eiſenbahn die Hauptſtadt Weſtphalens mit der gewerblichen Bevölkerung von Berg und Mark zu verbinden.

nimmt aber keine Garantie für Inhalt und Gewicht, Leckage und Bruch derſelben.

7) Alle Güter müſſen mit Frachtſcheinen in doppelter Ausfertigung verſehen ſein.

Wenn Güter als „Eilgut“ befördert werden ſollen, ſo iſt dieſes auf den Anmelde- und Frachtſcheinen ausdrücklich zu bemerken. Für die Beförderung des Eilguts wird 50 Prozent über den gewöhnlichen Frachtſatz erhoben.

8) Diejenigen Güter, deren Abholung der Empfänger ſelbſt zu bewirken hat, müſſen binnen 24 Stunden abgenommen ſein, widrigenfalls 1 Sgr. pro Zentner Lagergeld für 8 Tage gezahlt werden muß.

k. Verzinſung, Dividende.

Sowohl die Stamm- als auch die Prioritäts-Aktien wurden, wie ſchon im geſchichtlichen Theile erwähnt, früher mit 5 Prozent verzinſt. Bei Gelegenheit der Emiſſion von neuen 4000 Stück Aktien ſetzte man den Zinsfuß der Prioritäts-Aktien auf 4 Prozent herab, während für die Stamm-Aktien, laut Beſchluß der am 30. Dezember 1843 abgehaltenen General-Verſammlung, nur Dividenden gezahlt werden.

Da ſich für das Jahr 1842 ein Defizit von 2422 Thlr. 10 Sgr. 5 Pf. ergab, ſo konnte keine Dividende bewilligt werden; im Jahre 1843 ſtellte ſich jedoch ein Reinerträgniß von 25769 Thlr. 12 Sgr. heraus, wovon auf die 10278 Stamm-Aktien à 100 Thlr. eine Dividende von 2½ Prozent gezahlt wurde.

l. Perſonen-Frequenz.

Vom 21. Dezember 1838 bis 28. Mai 1841 (an welchem Tage die Eröffnung der zweiten Strecke zwiſchen Erkrath und Vohwinkel erfolgte) fuhren 162122 Perſonen, vom 28. Mai bis 3. September 1841 (wo die ganze Bahn dem Verkehre freigegeben wurde) 110000 Perſonen.

Vom 1. September 1841 an war die Frequenz und die Einnahme dafür in den einzelnen Monaten:

	1841.				1842.				1843.				1844.			
	Frequenz.	Einnahme.			Frequenz.	Einnahme.			Frequenz.	Einnahme.			Frequenz.	Einnahme.		
	Perſonen.	Thlr.	ſg.	pf.	Perſonen.	Thlr.	ſg.	pf.	Perſonen.	Thlr.	ſg.	pf.	Perſonen.	Thlr.	ſg.	pf.
Januar	—	—	—	—	16012	3908	18	6	11778	4016	3	6	12021	3976	5	—
Februar	—	—	—	—	20534	5051	26	—	12987	4599	7	6	12581	4299	5	9
März	—	—	—	—	23619	5747	21	—	16843	5686	13	6	16585	5444	5	6
April	—	—	—	—	27950	6518	24	—	19758	6697	3	6	23012	7489	26	6
Mai	—	—	—	—	50617	12247	5	6	26023	8332	14	6	33243	10613	11	6
Juni	—	—	—	—	35293	8825	14	6	30289	10011	4	6	31086	9747	13	6
Juli	—	—	—	—	39955	9989	10	6	29373	9979	4	6	31636	10357	5	—
Auguſt	—	—	—	—	54522	14842	23	—	31875	10542	5	6				
September	54346	13448	8	—	44551	11816	29	—	33415	10954	23	6				
Oktober	34225	8400	22	—	31462	7717	16	6	21638	7222	28	—				
November	23142	5608	23	6	19390	4945	3	—	17333	5719	21	—				
Dezember	19113	4693	19	—	19113	4856	7	6	16369	5453	25	6				
Summa	130826	32151	12	6	383018	96464	19	—	267687	89215	5	—				

Der Durchſchnitt beträgt nach dem Vorſtehenden pro Monat:

1842 31918 Perſonen oder 8038 Thlr. 21 Sgr. 6 Pf.
1843 22307 " " 7434 " 17 " 11 "

pro Tag:

1842 1049 " " 264 " 8 " 7 "
1843 733 " " 244 " 12 " 9 "

Die größte Frequenz hatte Statt im Jahre 1842 am 16. Mai (6466 Perſonen oder 1568 Thlr. 11 Sgr.) und im Jahre 1843 am 17. September (2653 Perſonen oder 657 Thlr. 13 Sgr.). Die geringſte Frequenz war im Jahre 1842 am 14. Januar (313 Perſonen oder 83 Thlr. 14 Sgr. 6 Pf.) und im Jahre 1843 am 10. Januar (300 Perſonen oder 103 Thlr. 20 Sgr.).

Für jede Fahrt belief ſich die durchſchnittliche Frequenz

1842 auf 113 Perſonen oder 28 Thlr. 16 Sgr. 8 Pf.
1843 " 79 " " 26 " 10 " 11 "

Die Anzahl der Fahrten war im Jahre 1842 3378, im Jahre 1843 3384; mit denſelben wurden von den verſchiedenen Stationen befördert nach

Station.	1842.					1843.				
	Perſonen in Wagenklaſſe				Summa.	Perſonen in Wagenklaſſe				Summa.
	I.	II.	III.	IV.		I.	II.	III.	IV.	
Elberfeld . . .	3489	28876	99174	—	131539	2584	20273	61698	12634	97189
Vohwinkel . .	660	7090	47311	—	55061	304	3703	23120	1562	28689
Haan.	22	951	20260	—	21233	5	559	9848	822	11234
Hochdahl . . .	332	3076	10701	—	14109	176	2181	6844	844	10045
Erkrath . . .	227	3237	18350	—	21814	185	2459	10937	1309	14890
Gerresheim .	95	2027	15472	—	17594	107	1614	9189	905	11815
Düſſeldorf . .	3248	27852	90568	—	121668	2315	20212	60084	11214	93825
Summa	8073	73109	301836	—	383018	5676	51001	181720	29290	267687

Dieſe angegebenen Zahlen vertheilten ſich auf die Richtung von Düſſeldorf nach Elberfeld:

im Jahre 1842 mit 191484 Perſonen und 49404 Thlr. 8 Sgr. — Pf.
" " 1843 " 134876 " " 45715 " 28 " 6 "

auf die Richtung von Elberfeld nach Düſſeldorf:

im Jahre 1842 mit 191534 Perſonen und 47060 Thlr. 11 Sgr. — Pf.
" " 1843 " 132811 " " 43499 " 6 " 6 "

Weniger als eine Meile ſind gefahren:

1842 98520 Perſonen,
1843 48780 "

eine Meile und weiter, jedoch weniger als zwei Meilen

1842 66197 Perſonen,
1843 44100 "

zwei Meilen und weiter, jedoch weniger als drei Meilen

1842 56356 Perſonen,
1843 42001 "

drei Meilen und weiter

1842 161945 Perſonen,
1843 132806 „

Alle Reiſende, auf eine Meile berechnet, ergeben

1842 864954,14,
1843 662489,73.

Sämmtliche Reiſende, durch die ganze Bahn berechnet, würden

1842 245726 Perſonen,
1843 188207 „

ergeben. Jede Perſon hat durchſchnittlich zurückgelegt:

1842 2,26 Meilen,
1843 2,47 „

und jede Perſon hat pro Meile eingebracht:

1842 3 Sgr. 4 Pf.,
1843 4 „ — „

Auf die erſte Wagenklaſſe kommen:

1842 8073 Perſonen, alſo 2,1 % oder 4895 Thlr. 1 Sgr. — Pf., alſo 5,1 %
1843 5676 „ „ 2,1 % „ 4154 „ 4 „ 6 „ „ 4,7 %

Auf die zweite Wagenklaſſe:

1842 73109 Perſonen, alſo 19,1 % oder 28351 Thlr. 2 Sgr. 6 Pf., alſo 29,4 %
1843 51001 „ „ 19,0 % „ 24962 „ 5 „ 6 „ „ 28,0 %

Auf die dritte Wagenklaſſe:

1842 301836 Perſonen, alſo 78,8 % oder 63218 Thlr. 15 Sgr. 6 Pf., alſo 65,5 %
1843 181720 „ „ 67,9 % „ 51896 „ 27 „ — „ „ 58,1 %

Auf die vierte Wagenklaſſe:

1843 29290 Perſonen, alſo 11 % oder 8201 Thlr. 28 Sgr., alſo 9,2 %

Durchſchnittlich hat jede Perſon eingebracht:

1842 7 Sgr. 7 Pf.
1843 10 „ — „

Dem Perſonenverkehr und der aus demſelben gewonnenen Einnahme treten aber noch hinzu:

a. die Militärkommando's, welche

1842 2546 Perſonen . 558 Thlr. 16 Sgr. 2 Pf.,
1843 565 „ . 94 „ 5 „ — „

betrugen.

b. die Gelder, welche die Oberſchirrmeiſter von ſolchen Perſonen eingezogen haben, welche ohne Billet gefahren ſind, die Wagenklaſſen gewechſelt haben u. ſ. w. — Dieſelben betragen

1842 401 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf.,
1843 526 „ 12 „ 6 „

c. das zahlungspflichtige Gepäck (über 30 Pfund); es ſind transportirt und dafür eingenommen worden:

1842 8486$\frac{2}{3}$ Ztr. für 1357 Thlr. 15 Sgr.,
1843 7047 „ „ 2943 „ 27 „

d. der Hundetransport, welcher im Jahre 1842 nicht zahlpflichtig war,

Dennoch ließ das Komité den Muth nicht ſinken, vielmehr faßte es den Plan auf, ſein ſich vorgeſtecktes Ziel auf einem anderen Wege zu erreichen, und zwar in der Art, daß die Aktienzeichner zur Anlage der Eiſenbahn von Dortmund nach Münſter ſich der Bergiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft anſchlöſſen und ſo die Anlage einer Bahn von Elberfeld bis Dortmund mit der projektirten von Dortmund nach Münſter fortlaufend bis zur Ems bei Greven zu einer Bahn verſchmolzen würde.

In der hierauf am 14. Mai 1844 zu Dortmund gehaltenen General-Verſammlung der Aktionäre wurde demnach in Bezug hierauf von derſelben einſtimmig der Beſchluß gefaßt:

„vorläufig die eigene Konſtituirung zu vertagen, dagegen ihr proviſoriſches Komité hierdurch mit der Vollmacht zu verſehen, ſofort eine Verſchmelzung mit der Bergiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft unter der Bedingung gleicher Rechte bei deren Verwaltungsrath in Antrag zu bringen."

Werde dieſer Vorſchlag aber abgelehnt, ſo wollten die Aktienzeichner fortfahren, ein großes, vom Vaterlande tüchtig anerkanntes Ziel ſelbſtſtändig zu verfolgen. Die General-Verſammlung bevollmächtigte ferner das proviſoriſche Komité, alle Schritte und Maaßregeln, welche zur Ausführung des Unternehmens, und zwar der Fortſetzung der Bahn von Dortmund, nicht blos bis Münſter, ſondern auch bis zur Ems bei Greven, demſelben geeignet erſcheinen, zu treffen, und zu dieſem Zweck das Aktien-Kapital noch um 100000 Thlr. zu vermehren und dieſe Summe vorzugsweiſe den Bewohnern der Emsgegend zur Zeichnung anzubieten, weil dieſe mit ihren frühern Zeichnungen größtentheils nach Abſchließung der Liſten eintrafen."

Die Geſellſchaft hat mithin ihr Unternehmen noch nicht aufgegeben; ob es aber jemals die Konzeſſion erlangen werde, ſteht ſehr dahin, da die Münſter-Hammer Zweigbahn, welche jedenfalls zur Ausführung kommen wird, ſchon vollſtändig die beabſichtigte Verbindung Münſters mit der Hauptbahn herſtellt.

b. Richtung und Länge der Bahn, ſo wie ſonſtige Verhältniſſe.

Wir entnehmen hierüber dem in der General-Verſammlung am 14. Mai 1844 erſtatteten Vortrage das Nachſtehende.

Zwei Bahnlinien waren in Vorſchlag gebracht; über eine derſelben ſind bereits ſchon früher Nivellementsprofile, Karten und Koſtenüberſchläge gefertigt worden, welche ſich im Beſitze der Köln-Mindener Eiſenbahn-Geſellſchaft befanden und von derſelben auf das Anſuchen des Komités gegen die Summe von 300 Thlr. und die Zuſicherung der Nachzahlung von 500 Thlr. für den Fall, daß die Konzeſſion ertheilt werde, überlaſſen wurden.

Dieſe Linie geht über Beckinghauſen, Werne und Herbern auf Münſter und iſt $6\frac{7}{8}$ Meilen lang. Das Terrain iſt ziemlich günſtig, indem die größte Steigung $\frac{1}{250}$ beträgt. Von Dortmund bis Lünen auf 3230 Ruthen iſt ſtetes Fallen und die größte Neigung 1:300; von Lünen bis Herbern auf

3780 Ruthen ſtetes Steigen, und die größte Steigung auf 300 Ruthen 1:250; von Herbern bis zum Aſcheberger Wege auf 3700 Ruthen ſtetes Fallen und die größte Neigung auf 1250 Ruthen 1:300; vom Aſcheberger Wege bis Münſter auf 3290 Ruthen, abwechſelnd Steigen und Fallen, die größte Neigung jedoch nur 1:600.

Bedeutende Erdarbeiten kommen auf der ganzen Linie nicht vor; Einſchnitte nur zwei von 20—25 Fuß, und zwar nur auf kurzen Strecken; Aufträge von 16—20 Fuß ebenfalls nur auf kurzen Längen. — An größeren Brückenbauten wird nur eine über die Seſecke und eine über die Lippe bei Lünen erforderlich ſein. — Plan iſt, vorläufig nur eine Spur mit den nöthigen Ausweichungen, Halteplätzen und Bahnhöfen zu legen.

Die andere Linie geht vor Lünen bei dem Hauſe Schwansbell von der vorigen ab, zieht ſich ſüdlich bei Lünen an der Ziegelei hin und geht öſtlich des Hauſes Buddenburg über die Lippe; von da legt ſich dieſelbe an die nördlich an der Lippe ſich hinziehenden Höhen an, geht ſüdlich von Schulte Altſtede vorbei und wendet ſich ſodann nördlich in ein, in dem Kappenberger Höhenzuge ſich vorfindendes Thal, von wo aus dieſelbe die Höhe bei Bork trifft, an deſſen öſtlicher Seite, und ferner, Selm und Lüdinghauſen nahe vorbei, ſie mit ſehr geringem Anſteigen die Waſſerſcheide bei Senden überſchreitet und von da in der Ebene Münſter erreicht.

Von dieſer Linie, die etwas länger iſt als die vorige, ſind noch keine Profile vorhanden; doch findet auch dieſe keine bedeutende Schwierigkeiten, und nur bei Ueberſteigung der Waſſerſcheide bei Bork dürften darin einige größere Arbeiten und größere Steigungen als in der vorigen vorkommen. Wenn nun die erſtere Linie wahrſcheinlich ein geringeres Anlagekapital erfordert, ſo führt dagegen die letztere durch eine frequentere Gegend.

Für die Baukoſten einer Meile, einſchließlich Betriebs-Inventar, iſt von dem Komité die Summe von 141000 Thlr., mithin für die circa 7 Meilen lange Bahn in runder Summe eine Million Thaler, angenommen. Die Mehrzeichnung von 400000 Thlr. geſchah in der Vorausſetzung der Bahnverlängerung bis zur Ems.

Jedenfalls würden aber, wenn die Bahn wirklich zur Ausführung käme, die veranſchlagten Baukoſten pro Meile ſchwerlich ausreichen, da, wie wir unter Münſter-Hammer Eiſenbahn geſehen haben, das dort pro Meile angenommene Baukapital viel größer iſt, und allgemein anerkannt wird, daß die dortige Linie ein viel billigeres und viel günſtigeres Terrain durchſchneidet.

36. Münſter-Unterems-Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Nachdem Münſter die gewiſſe Ausſicht hatte, mit der Köln-Mindener Eiſenbahn mittelſt einer Zweigbahn bis Dortmund oder Hamm in Verbindung zu kommen, mußte nothwendig der Gedanke entſtehen, von hier aus mit der Ems in eine beſſere Verbindung als bisher zu treten. Die Erleichterung, welche die Emsſchifffahrt durch den jüngſten Vertrag zwiſchen Preußen und

Hannover gefunden, hatte bereits den Verkehr zwiſchen dem preußiſchen Ober- ems- und dem hannöveriſchen Niederemslande und Oſtfriesland zu einem recht lebhaften gemacht; dieſe Vermehrung des Handelsverkehrs, nachdem blos einige Hinderniſſe geſunken, zeigte aber ganz deutlich das Bedürfniß, ſowohl Hannovers als Preußens, in engere Handelsverbindungen einzugehen. Hierzu gehört vor Allem nothwendig die Herſtellung einer Kommunikationsſtraße, welche allen Bedürfniſſen genügt. Darf man nun ohne weitere Beweisführung annehmen, daß Chauſſeen bei unſern jetzigen Verhältniſſen nicht mehr ausreichen, ſo konnte dieſe Verbindung nur vermittelt werden durch einen Kanal von der Ems nach der Lippe und dadurch mit dem Rhein, durch Anlegung einer an die Köln-Mindener Bahn ſich anſchließenden Eiſenbahn oder durch Beides zugleich.

Was nun die Oberems betrifft, ſo iſt deren jetziger Zuſtand mangelhaft, und auch die auf Grund des Hannoveriſch-Preußiſchen Emsſchifffahrts-Vertrages binnen 3 Jahren zu beendigende Schiffbarmachung derſelben bis Greven wird dieſen Zuſtand nicht in dem Maaße verbeſſern, um dadurch eine hinreichende Erleichterung des Verkehrs erwarten zu dürfen. Es würde allerdings ein Anderes ſein, wenn die Schiffbarmachung bis Münſter fortgeſetzt würde, welche Stadt dann als Entrepot der nach Weſtphalen zu ſendenden Waaren dienen und von wo aus die Weiterverſendung landeinwärts natürlich beſſer als von dem unbedeutenden Orte Greven geſchehen könnte.

Die Kanalverbindung der Ems mit der Lippe und dadurch mit dem Rheine war zwar ſeit 1815 bereits verſchiedentlich zwiſchen den Kronen Hannover und Preußen in Anregung gekommen, jedoch leider unausgeführt geblieben, und ſtand, nach dem jüngſten weſtphäliſchen Landtagsabſchiede, auch wohl nicht mehr zu erwarten. Eine Kanalverbindung der Ems mit der Lippe hätte zur jetzigen Zeit, in welcher man ſo viele Anſprüche an die Kommunikationsmittel macht, auch ſchwerlich ausgereicht, um eine vollkommene Verbindung herzuſtellen. Flüſſe und Kanäle treten in den Hintergrund, ſeitdem die Eiſenbahnen begonnen haben, in dem Verkehre der Menſchen mit einander ſowohl, als mit ihren Produkten eine völlige Umgeſtaltung hervorzubringen, indem jene, wenigſtens in Deutſchland, größtentheils zu ſeicht, oft unfahrbar und den Witterungsfällen zu ſehr unterworfen ſind. Täglich vermehrt ſich der Frachtverkehr auf den Eiſenbahnen ſelbſt da, wo die günſtigſten Flußſchifffahrtsbedingniſſe vorhanden ſind, wie dies z. B. der Rhein und die Elbe beweiſen

Für Deutſchlands Welthandel iſt aber eine Verbindung der Unterems mit der nach Münſter zu führenden Eiſenbahn wichtig und nothwendig, denn nur dadurch allein kann die dem deutſchen Erwerbfleiße drohende Konkurrenz des Auslandes überwunden werden, indem es gelingt, auf möglichſt wohlfeile und ſichere Art die Verſendungen der Fabrikate bis zur See und übers Meer, ſowie die Erlangung der unentbehrlichen überſeeiſchen Produkte auf gleiche Weiſe zu vermitteln. Belgien und Holland erſchweren ſolches für den größten, reichſten und gewerbthätigſten Theil Deutſchlands durch ihre Lage, ihre Durchgangsſteuer, Zölle und koſtbaren Seetransport. Iſt dieſer Theil Deutſchlands (das ganze Flußgebiet des Rheins und ſeiner Nebenflüſſe, nebſt den

gen, Preisermäßigungen oder anderweitige Vortheile in Ausſicht geſtellt wurden.

7) Die Vollendung der Strecke vom Bahnhofe zum Rhein, welche die Bahn in unmittelbare Verbindung mit dem Freihafen ſetzte.

Dieſe Maaßregeln führten denn auch eine fortwährende Steigerung des Güterverkehrs herbei, wie aus Nachſtehendem erſichtlich iſt.

Die Frequenz und die Einnahme dafür in den einzelnen Monaten von der Eröffnung der Bahn für den Güterverkehr am 1. Dezember 1841 war nämlich:

Dezember 1841: 20052$\frac{2}{3}$ Ztr. oder 1105 Thlr. 20 Sgr. 5 Pf.

Monat.	1842.				1843.				1844.			
	Güter.	Einnahme.			Güter.	Einnahme.			Güter.	Einnahme.		
	Zentner.	Thlr.	sg.	pf.	Zentner.	Thlr.	ſg.	pf.	Zentner.	Thlr.	ſg.	pf.
Januar . .	24208$\frac{2}{3}$	1295	19	5	22867$\frac{2}{3}$	1685	4	4	50001$\frac{2}{3}$	3222	15	6
Februar . .	18032$\frac{2}{3}$	1126	21	1	43254	2407	8	4	55370	3401	25	8
März . . .	29544$\frac{1}{3}$	1707	6	2	57102$\frac{2}{3}$	3554	12	6	66399$\frac{2}{3}$	4773	29	7
April	28597	2153	1	10	60304	3660	5	8	81917	6147	20	5
Mai	27255	2103	20	1	68821	4212	1	10	85987	5962	23	11
Juni	41857	2242	9	1	83244	5535	2	5	89805	5823	9	11
Juli	39051$\frac{2}{3}$	2052	8	—	89572$\frac{2}{3}$	6147	5	—	94534	6393	27	4
Auguſt . . .	27055	1957	10	10	83354$\frac{1}{3}$	5114	6	11				
September .	32389	2133	26	9	82646$\frac{2}{3}$	5460	27	3				
Oktober . .	32414$\frac{2}{3}$	1846	3	5	65878$\frac{1}{3}$	4483	12	2				
November .	32451	2200	11	8	70492$\frac{2}{3}$	5053	20	7				
Dezember .	37399	2775	19	3	71712$\frac{2}{3}$	5566	20	3				
Summa	370255	23594	7	7	799250$\frac{2}{3}$	52860	7	3				

Durchſchnittlich ſind alſo transportirt worden pro Monat

1842 30854$\frac{2}{3}$ Ztr. für 1966 Thlr. 5 Sgr. 7 Pf.
1843 66604$\frac{1}{3}$ „ „ 4405 „ — „ 7 „

Auf die Fahrtage berechnet, beläuft ſich die Güter-Frequenz durchſchnittlich pro Tag:

1842 auf 1014$\frac{2}{3}$ Ztr. oder 64 Thlr. 19 Sgr. 3 Pf.
1843 „ 2189$\frac{2}{3}$ „ „ 144 „ 24 „ 8 „

während die einzelnen Fahrten, die

1842 3378,
1843 3384

gemacht ſind, einen Durchſchnitt ergeben:

1842 von 109$\frac{2}{3}$ Ztr. oder 6 Thlr. 29 Sgr. 7 Pf.
1843 „ 206$\frac{1}{3}$ „ „ 15 „ 18 „ 11 „

Von den verſchiedenen Stationen der Bahn wurden im Jahre 1843 transportirt nach:

Station.	Handelsgüter.	Fracht.			Rohe Producte, Vieh und Equipagen.	Fracht.			Güter für die Poſt.	Fracht.			Gemüſe.	Fracht.		
	Zentner.	Thlr.	ſg.	pf.	Zentner.	Thlr.	ſg.	pf.	Zentner.	Thlr.	ſg.	pf.	Zentner.	Thlr.	ſg.	pf.
Elberfeld	283001$\frac{2}{3}$	30897	14	2	129186$\frac{1}{3}$	6942	29	4	4081$\frac{2}{3}$	612	7	6	21358$\frac{1}{3}$	2283	14	—
Vohwinkel	10266$\frac{1}{3}$	821	29	—	2034	92	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haan	5353	331	5	1	7291	269	26	4	—	—	—	—	—	—	—	—
Hochdahl	3020	176	28	7	11028$\frac{2}{3}$	377	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erkrath	3526$\frac{2}{3}$	177	—	5	23458$\frac{2}{3}$	557	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerresheim	812	43	16	—	4619	84	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Düſſeldorf	34611	3459	11	8	178397	5078	6	8	4365	654	22	6	—	—	—	—
Summa .	340590$\frac{2}{3}$	35907	14	11	356014$\frac{2}{3}$	13102	8	4	8446$\frac{2}{3}$	1267	—	—	21358$\frac{1}{3}$	2283	14	—

Außerdem wurden für Rechnung der Geſellſchaft befördert 72840⅓ Ztr.

Von dieſem im Jahre 1843 transportirten Güter-Quantum = 799250⅔ Zentner kommen auf die Richtung von Düſſeldorf nach Elberfeld

574801⅔ Ztr. mit 43349 Thlr. 22 Sgr. 1 Pf.,

und auf die umgekehrte Richtung

224449⅓ Ztr. mit 9510 Thlr. 15 Sgr. 2 Pf.*)

Scheidet man die für Rechnung der Geſellſchaft transportirten (nicht taxpflichtigen) Güter aus, ſo verbleiben 726410⅓ Ztr.

Hiervon wurden transportirt im Jahre 1843 **)

weniger als eine Meile	10274	Ztr.
eine Meile weiter, jedoch weniger als zwei Meilen .	126400	„
zwei Meilen und weiter, jedoch weniger als drei Meilen	126161⅔	„
drei Meilen und weiter	463574⅔	„

Sämmtliche taxpflichtige Güter auf eine Meile berechnet, würden

2,158096⅔ Ztr.

transportirt ſein, während dieſelben, durch die ganze Bahn berechnet,

613095⅔ Ztr.

ergeben.

Durchſchnittlich iſt jeder Zentner 2,97 Meilen weit gefahren worden, und es ſind aufgekommen pro Zentner und Meile 8,82 Pf.***)

Nach Abzug der für Rechnung der Geſellſchaft transportirten Materialien hat durchſchnittlich jeder Zentner eingebracht:

1842 2 Sgr. 4,80 Pf.
1843 2 „ 2,20 „

Aus dem Geſichtspunkt der Einträglichkeit zerfielen die ſämmtlichen Güter (799250⅔ Ztr.) in:

a. Eilgüter und Poſtgüter, für welche 50 Prozent über den gewöhnlichen Tarifſatz erhoben wird,

17292½ Ztr., alſo 2,2 Prozent oder 2632 Thlr. 13 Sgr. 3 Pf., alſo 5 Prozent;

b. ordinäre Frachtgüter, für welche die Fracht nach dem Zentnergewicht erhoben wird,

331745 Ztr., alſo 41,5 Prozent oder 34542 Thlr. 1 Sgr. 8 Pf., alſo 65,3 Prozent;

---

*) Die Größe der Zentnerzahl im Vergleich zu der Geringfügigkeit der Einnahme von den in der Richtung von Elberfeld nach Düſſeldorf transportirten Gütern erklärt ſich daraus, daß der Transport größtentheils aus den, von den Zwiſchenſtationen aus transportirten Kalkſteinen beſteht. Bis zum 19. November 1842 iſt dieſer Transport für die Hauptſtation Düſſeldorf verrechnet worden, weil erſt von dieſem Zeitpunkte an der Güterverkehr für die Zwiſchenſtationen ſelbſtſtändig organiſirt worden iſt. Außer den für Rechnung der Geſellſchaft verſandten Frachten ſind im Jahre 1843 nach ſämmtlichen Zwiſchenſtationen abgegangen 66690⅓ Zentner mit 2760 Thlr. 26 Sgr. 6 Pf. und von ſämmtlichen Zwiſchenſtationen nach den Hauptſtationen 191426⅓ Zentner mit 5851 Thlr. 23 Sgr. 9 Pf. Der zahlpflichtige Güterverkehr der Zwiſchenſtationen beträgt alſo 35,5 Prozent des transportirten zahlpflichtigen Gewichts und 16,3 Prozent des gewonnenen Ertrages.

**) Eine genaue Vergleichung mit dem Jahre 1842 war hier, ſowie überall, wo eine ſolche nicht ſpeziell angezogen iſt, theils wegen Verſchiedenheit der beſtandenen Einrichtungen und Notizführungen, theils wegen Mangels derſelben, nicht thunlich.

***) Es iſt nicht außer Acht zu laſſen, daß die Koſten des Ab- und Zufahrens der Güter innerhalb des Berings der Städte Elberfeld und Düſſeldorf in den Frachtſätzen enthalten ſind.

c. rohe Produkte, für welche die Fracht nach ganzen Wagenladungen beſtimmt wird,

341969⅔ Ztr., alſo 42,8 Prozent oder 12094 Thlr. 5 Sgr., alſo 22,9 Prozent;

d. Gemüſe und ſonſt auf dem Markte zu Elberfeld verkäufliche Viktualien, welche als Paſſagiergut nach einer beſonderen Taxe behandelt werden, einſchließlich des Freigewichts,

21358⅓ Ztr., alſo 2,6 Prozent oder 2283 Thlr. 14 Sgr., alſo 4,3 Prozent;

e. Equipagen (32 Stück von Elberfeld und 80 Stück von Düſſeldorf)

3745 Ztr., alſo 0,5 Prozent oder 374 Thlr. 15 Sgr., alſo 0,7 Prozent;

f. Vieh (1199 Stück Rindvieh, 811 Kälber, 37 Schaafe, 37 Schweine und 231 Ferkel)

10300 Ztr., alſo 1,3 Prozent oder 933 Thlr. 18 Sgr. 4 Pf., alſo 1,8 Prozent;

g. Sand, Steine und andere Materialien, welche für Rechnung der Geſellſchaft transportirt worden und daher keine Fracht eingetragen haben,

72840⅓ Ztr., alſo 9,1 Prozent (im Jahre 1842 75757⅓ Ztr.).

Die nach dem Wupperthal verſandten Frachtgüter (sub b.) beſtanden in Twiſten, Wollengarn, Seide, Krapp, Farbehölzern und Farbewaaren, einigen bedeutenden Transporten Apulieröl, Leinöl und Thran, ſodann in Spirituoſen, Bord- und geſchnittenem Bauholz, Kolonialwaaren. Der Transport von Körner- und Hülſenfrüchten hat ſich in großen Quantitäten der Bahn zugewendet; dazu gehörten beſtändige Verſendungen von Weizen und Gerſte, ſowie im Laufe des Sommers mehrere Schiffsladungen aus den Oſtſeehäfen bezogenen Roggens. Sodann ſind bedeutende Partieen rohen Eiſens verſendet worden. Von Elberfeld aus ſind die Fabrikate des Wupperthales, beſtehend in Seiden-, Halbſeiden- und Baumwollenwaaren, endlich aus den benachbarten Fabrikorten, namentlich von der Enneperſtraße, Eiſenwaaren zum Transport übergeben worden.

Die rohen Produkte, sub c., beſtehen aus Pflaſterſteinen, Rheinſand, Kies und Kohlen, und wurden nach Elberfeld transportirt. Die Kohlen werden von der Ruhr zu Waſſer nach Düſſeldorf gebracht.

Außerdem ſind von Düſſeldorf nach Elberfeld und den Zwiſchenſtationen Ziegelſteine verſendet worden, wogegen von Vohwinkel und Hochdahl nach Elberfeld Kalkſteine transportirt wurden.

29. Vohwinkel-Steeler Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Bereits im Jahre 1826 entſtand der Plan, von den, den Städten Barmen und Elberfeld, ſowie überhaupt dem bergiſchen Lande zunächſt gelegenen reichen Kohlenrevieren der Mittelruhr eine Palmer'ſche Eiſenbahn in der Rich-

tung von Steele über Langenberg zu legen; die Zeit war indeß noch nicht reif, und deshalb fehlten die Einſichten und die Mittel.

Einzelne Privaten griffen ſpäter die Idee wieder auf und erbauten in den Jahren 18$\frac{28}{29}$ von der Einmündung des Deilbaches in die Ruhr bis unterhalb Langenberg eine einfache Pferdebahn, eine Meile lang, welcher, die erſte Eiſenbahn von dem Umfange in der Provinz, von dem damaligen Gouverneur, dem Oheim des regierenden Königs, dem Prinzen Wilhelm, geſtattet wurde, den Namen „Prinz-Wilhelm-Eiſenbahn" zu führen. Das Unternehmen gelang vollkommen, indem es den Intereſſenten nicht nur reiche Dividenden, ſondern auch, in Verbindung mit einer, von jenen ins Leben gerufenen neuen Straßenanlage über Neviges nach Elberfeld, dieſer Stadt eine Ermäßigung der Kohlenpreiſe von etwa 30 Prozent verſchaffte.

Nach Vollendung der Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn war die Nothwendigkeit einer direkten Verbindung derſelben mit den Kohlenrevieren der Mittelruhr augenfällig, um ſo mehr, weil alsdann der Rheinhafen Düſſeldorf, eben ſo wie das gewerbreiche Elberfeld und die induſtriellen Gegenden des bergiſchen Landes gleichzeitigen Vortheil dadurch erlangen konnten. Demgemäß wurden die früheren Unterſuchungen von einer ſich dazu gebildeten Geſellſchaft im Jahre 1840 wieder aufgenommen und im Monat Mai deſſelben Jahres beim Finanz-Miniſterium eine Konzeſſion zur Erbauung einer Eiſenbahn von Steele über Langenberg nach Vohwinkel, dem Stationsort der Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn, beantragt.

Der Finanz-Miniſter erklärte hierauf mittelſt Reſkripts vom 3. April 1842, daß er einer Eiſenbahn in der gedachten Richtung nicht abgeneigt ſei, wenn die Geſellſchaft das Baukapital nachzuweiſen im Stande wäre.

Bevor die Richtung der Haupteiſenbahn von Köln nach Minden nicht feſtgeſtellt war, konnte das Unternehmen nicht zur definitiven Entſcheidung geführt werden. Als dieſe Frage jedoch gelöſt war, erwirkte die Geſellſchaft gleich darauf die erforderlichen Aufnahmen, die Feſtſtellung und die Veranſchlagung der Bahnlinie; in Folge hiervon ſind bereits 5200 Ruthen der Bahnlinie ſchon ganz genau veranſchlagt, ſo daß mit deren Bau ſogleich begonnen werden kann.

Das hiernach ſich herausgeſtellte Kapital für den Bau der vier Meilen langen Eiſenbahn, für deren Ausrüſtung, für die Verzinſung während der Bauzeit, für Bildung eines Reſervefonds u. ſ. w. im Betrage von 1,300000 Thaler, wurde durch Aktien-Zeichnungen bereit geſtellt und daher unterm 13. Februar 1844, nachdem der Prinz Wilhelm geſtattet hatte, auch dem neuen Unternehmen deſſen Namen beilegen zu dürfen, und daſſelbe ſich der Billigung der Behörden zu erfreuen hatte, durch die Geſellſchaft dem Königlichen Landrath zu Elberfeld die Bitte vorgelegt, geneigteſt zu veranlaſſen:

daß der Geſellſchaft die Konzeſſion verliehen werde, unter dem Namen:

„Prinz-Wilhelm-Eiſenbahn"

eine Eiſenbahn von der Ruhr der Stadt Steele gegenüber bis Vohwinkel zum Anſchluß an die Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn zu erbauen und zu benutzen.

Die Regierung zu Düſſeldorf beſchied hierauf die Geſellſchaft unterm 28. Februar deſſelben Jahres, daß ſie den Konzeſſionsantrag an den Ober-Präſidenten der Rheinprovinz befürwortend überreicht und derſelbe die Zuſage gegeben habe:

den Antrag ebenfalls befürwortend an das Finanz-Miniſterium gelangen zu laſſen.

Durch Allerhöchſte Kabinets-Ordre vom 21. Juni 1844 erfolgte hierauf die nachgeſuchte Genehmigung zum Bau, und ſteht ſomit zu erwarten, daß das Unternehmen, zu deſſen Ausführung bereits alle nöthigen Vorkehrungen getroffen ſind, nun kräftig in Angriff genommen wird.

Zu dieſem Zwecke iſt bereits die erſte Einzahlung von 10 Prozent in den Tagen vom 3. Juli bis 5. Auguſt 1844 ausgeſchrieben.

Nach ihrer Vollendung wird dieſe Eiſenbahn nicht allein den Beſitzern der in unmittelbarer Nähe dieſer Bahn liegenden reichhaltigen Kohlenzechen eine ununterbrochene regelmäßige Abfuhr ihres Produkts, dem Ackerbau der Grafſchaft Mark durch die vielleicht um faſt zwei Drittel billiger werdende Beziehung des als Düngungsmittel ſehr beliebten Kalks aus dem in der Nähe von Vohwinkel befindlichen Kalkſteingebirge eine große Erleichterung, den Fabrikorten des induſtriereichen bergiſchen Landes, ſowie Düſſeldorf und Gegend wohlfeileres Brennmaterial, ſondern auch noch letzterer Stadt eine Theilnahme an dem immer bedeutender werdenden Rhein-Kohlenhandel, der Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn aber nach beiden Seiten hin ſtets volle Ladung geben.

Sollte ſpäter noch eine Verlängerung dieſer Bahnſtrecke von Steele nach Bochum zum Anſchluß an die in der Nähe dieſer letzteren Stadt vorbeiführende Köln-Mindener Eiſenbahn Statt finden können, ſo würde auch nach dieſer Richtung eine wünſchenswerthe, bequeme und billigere Kommunikation geſichert werden.

b. Richtung und Länge der Bahn, Steigungs- und Krümmungs-, ſowie ſonſtige Verhältniſſe.

Die Bahn beginnt, Steele gegenüber, an der Zeche Gewalt, folgt dem Ruhrthale bis Kupferdreh, von dort dem Deilthale an Dilldorf, Nierenhof, Langenberg vorbei bis Neviges. Die Bahn liegt bis an letztern Ort durchweg im Thale und überall nur ſo hoch, als das höchſte Fluthwaſſer es bedingt. Alle Stollenmundlöcher der Kohlenzechen im Ruhrthale, ſowie im untern Deilthale, ſtehen deshalb mit derſelben in unmittelbarer Verbindung.

Die Kurven haben durchweg den Verhältniſſen entſprechende Radien und ſind nur bei 4 Anhaltepunkten, wo der Zug dieſerhalb ſchon langſam gehen muß, von 130 Ruthen.

Die Steigungsverhältniſſe ſind: im Ruhrthale faſt horizontal, im untern Deilthale $\frac{1}{180}$ und auf der letzten Strecke vor Neviges $\frac{1}{135}$. Die Länge der Thalbahn von Steele bis Neviges iſt 5200 Ruthen. Bei Neviges iſt unter günſtigen Terrainverhältniſſen die Höhe mittelſt einer geneigten Ebene und ſtehender Dampfmaſchine auf 500 Ruthen Länge zu erſteigen und mit einer Steigung von $\frac{1}{260}$ auf 300 Ruthen Länge weiterhin, die Waſſerſcheide zwiſchen Ruhr und Düſſel zu überſchreiten. Von dort an geht die

Bahn unter günſtigen Kurven- und Steigungsverhältniſſen auf eine Länge von 2000 Ruthen bis zum Anſchluß an die Elberfeld-Düſſeldorfer Eiſenbahn zu Vohwinkel.

Dieſe letztere Meile bietet jedoch mannigfaltige Naturhinderniſſe dar, indem verſchiedene Schluchten und ſchmale Bergrücken vorkommen, und zuletzt, kurz vor Vohwinkel, ein 120 Ruthen langer Tunnel, der jedoch auch nur, wie die ganze Bahn, für einfache Spur anzulegen iſt.

Zwei Drittheile der Bahn ſind ſehr wohlfeil zu bauen, ſo daß mit dem beſchwerlichen letzten Drittheil der ganze Bau der 4 Meilen langen Bahnſtrecke, inkl. Betriebskoſten, dennoch für 1,100000 Thlr. gut herzuſtellen iſt. Die Durchſchnittskoſten einer Meile würden ſich demnach auf 275000 Thlr. ſtellen.

Der Betrieb auf der Steele-Vohwinkler Eiſenbahn wird in Relais geſchehen.

Eine Lokomotive führt den Wagenzug im Ruhrthale bis Dilldorf, auf welcher Strecke die Kohlenzechen liegen, 6 Mal täglich hin und her; in derſelben Zeit führen zwei ſtarke Lokomotive den halbirten Zug von Dilldorf nach Neviges auch 6 Mal hin und her. Eben ſo oft und gleichzeitig bringt eine Lokomotive den Zug oben vom Maſchinenberge nach Vohwinkel hin und zurück. Auf dieſe Art werden auf der Bahn mit einem Geleiſe täglich 10000 Scheffel Kohlen gefördert.

Der Perſonenverkehr wird als Nebenſache behandelt.

Auch die geneigte Ebene wird nur einſpurig und das Drahtſeil läuft auf eine aufwindende Trommel, die nicht in der Erde, ſondern 30 Ruthen hinter dem oberen Ende der geneigten Ebene dergeſtalt über der Erde angebracht iſt, daß der Zug darunter wegfahren kann.

Der leere Zug von Vohwinkel nimmt jedesmal (ohne Lokomotive, die oben bleibt und in der Zeit wendet) das Drahtſeil mit hinunter und den gleichzeitig unten angekommenen halbirten Zug (welcher wieder gekoppelt worden iſt), zieht dann die Maſchine wieder herauf. — In Folge dieſer Einrichtung braucht das Seil nur halb ſo lang als bei doppelſpuriger Bahn zu ſein, und nebenbei wird daſſelbe ſehr geſchont, weil es bei dieſer ſich 6 Mal täglich wiederholenden Operation nur auf kurze Zeit der Witterung ausgeſetzt iſt.

Dies wäre das Wichtigſte, was ſich bis jetzt über die angeführten Punkte ſagen ließe; um aber einen nähern Aufſchluß über die Rentabilität des Unternehmens zu geben, entlehnen wir aus dem im November 1843 erlaſſenen Proſpektus der Geſellſchaft über die Beantwortung der Frage:

ob die in Rede ſtehende Unternehmung den Aktionären Ausſicht zu einer geſicherten Verzinſung ihrer Gelder darbietet?

das Nachſtehende.

Ehe wir hierzu übergehen, machen wir vorab darauf aufmerkſam, daß die bisher beſtehende Prinz-Wilhelm-Eiſenbahn ihren Intereſſenten eine Dividende von 10000 Thlr. jährlich gewährt. Dieſelben ſind aber von der Rentabilität des neuen Unternehmens in dem Maaße durchdrungen, daß ſie für ihre Anlage kein Kapital in baarem Gelde verlangen, ſondern in Aktien der Steele-Vohwinkeler, verlängerten Prinz-Wilhelm-Eiſenbahn, nur mit einer

ſolchen Summe ſich betheiligt ſehen wollen, welche, zu 10 Prozent Dividende berechnet, einen Ertrag liefert, der dem Einkommen, welches ihnen die Prinz-Wilhelm-Eiſenbahn bisher gewährt, gleichkommt. Ein Umſtand, der gewiß im Voraus zu den beſten Erwartungen über die Einträglichkeit des Unternehmens berechtigen muß.

Von einer Unſicherheit in dem Quantum der über die Steele-Vohwinkeler Eiſenbahn zu transportirenden Kohlen kann, im Großen und Ganzen genommen, keine Rede ſein, wenngleich kleine Schwankungen vielleicht nicht ausbleiben mögen, die aber nie und unter keinen Umſtänden zum Nachtheile des Unternehmens ausſchlagen können.

Die Maſſen, durch deren Transport der Bahn hauptſächlich ihre geſicherte und reichliche Einnahme zugeführt werden ſoll, ſind Steinkohlen, ein Gegenſtand des Bedürfniſſes und nicht des Luxus. Kohlen ſind in den Landſtrichen, welche durch die Bahn aufgeſchloſſen werden, durchaus nicht zu entbehren und durch kein anderes Material zu erſetzen. Eine Verminderung des gegenwärtigen Konſums iſt unter keinen irgend denkbaren Umſtänden anzunehmen, wohl aber im Voraus eine gar nicht zu berechnende außerordentliche Vermehrung, wenn, wie hier vorliegt, billigere Transportmittel und fortwährende Abnahme des Holzes, ſowie fortwährende Vermehrung der Bevölkerung und der Induſtrie zuſammentreffen.

Die Prinz-Wilhelm-Eiſenbahn transportirte ſchon 600000 Scheffel jährlich, obſchon durch ſie nur einige wenige Kohlenzechen mit einem kleinen Theil der für die bis Vohwinkel verlängerte Eiſenbahn als Abſatzpunkte gewonnenen Ortſchaften in Verbindung gebracht ſind, obgleich ein und mehrere Tage erforderlich ſind, um aus ihren jetzigen Niederlagen Kohlen nach dieſen Ortſchaften zu ſchaffen, und obgleich ſie aus dieſen Urſachen die Konkurrenz eben ſo gut gelegener, ja auch näher liegender Zechen zu beſtehen hat.

Wie ſehr der Abſatz dadurch, daß die Magazine der Steele-Vohwinkeler Bahn den Konſumenten ſo nahe gerückt werden, daß ſie in einem Tage, ohne Nachtquartier zu nehmen, ihren Kohlenbedarf abholen können, ferner dadurch, daß durch den raſchen und geregelten Betrieb, den eine Eiſenbahn möglich macht, immer friſche und unverfälſchte Kohlen in den Handel gebracht werden, ſich ſteigern wird, darüber giebt eine, von einer oberbergamtlichen Kommiſſion entworfene Denkſchrift näheren Aufſchluß.

Die Richtung der Bahn geht von Steele nach Vohwinkel. Ein Blick auf die Karte giebt ſogleich die vollſte Gewißheit, daß durch ſie die kürzeſte Verbindung zwiſchen den Kohlenrevieren der Ruhr und den Fabrikdiſtrikten des bergiſchen Landes, ſowie durch die Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn mit dem Rheine bei Düſſeldorf hergeſtellt wird.

Die Bahn ſoll ihre Haupteinkünfte vom Transport der Kohlen beziehen. Es fragt ſich alſo nun:

1) Sind Kohlen in hinreichender Menge und Güte in den von der Bahn durchſchnittenen Revieren vorhanden, um derſelben bei ſtarkem Betriebe auf eine lange Reihe von Jahren ein ſicheres Beſtehen durch ihren Transport zu gewähren? Dieſe Frage erledigt ſich durch die angeſtellten

Ermittelungen, indem daraus hervorgeht, daß Jahrhunderte nicht im Stande ſind, den in den bezeichneten Revieren lagernden Kohlenreichthum zu erſchöpfen, daß die Kohlen in allen nur zu wünſchenden Qualitäten vorhanden ſind und jeder Konkurrenz mit den Kohlen anderer Reviere kühn die Spitze bieten können.

Dieſe Frage beſeitigt, tritt uns die andere Frage entgegen: können

2) durch die Eiſenbahnanlage ſo viele Kohlen transportirt werden, daß ſie durch die Fracht ihr Beſtehen findet?

welche ſich aber von ſelbſt dahin beantwortet, daß es ja in der Willkür der Verwaltung ſteht, ſo große Maſſen zu transportiren, als ſie nur immer will

Wichtiger, und worauf es hier allein ankommt, iſt die letzte Frage, nämlich: werden

3) in den durch die Bahnanlage mit den Kohlenzechen der Mittelruhr in Verbindung gebrachten Diſtrikten ſo viel Kohlen konſumirt, daß deren Transport bei billigen Fahrſätzen den Aktionären der Bahn einen ſicheren Zinſengenuß von ihrem Anlagekapital darbietet?

Nach amtlichen Ermittelungen beläuft ſich der Konſum von Kohlen in den Gegenden, welche aus den Niederlagen der verlängerten Prinz-Wilhelm-Bahn in einem Tage — mit Erſparung fremden Nachtquartiers — ihren Kohlenbedarf beziehen können, auf Scheffel 5,700000

Nimmt man nun an, daß durch die Anlage der Dortmund-Elberfelder Eiſenbahn für die Ortſchaften Rensdorf, Lüttringhauſen, Lennep, Rade vom Wald-Remſcheid, Hückeswagen, Wermelskirchen, auch allenfalls für den größten Theil von Barmen, in Abzug zu bringen ſind 2,000000

ſo bleiben dem Verkehr der Bahn zugewieſen Scheffel . 3,700000

Nehmen wir nun aber ein ungleich geringeres Quantum an, ſetzen wir voraus, daß auch auf andern Wegen die Konſumenten ſich ihren Kohlenbedarf verſchaffen würden, eine Vorausſetzung, die zwar jedes vernünftigen Grundes ermangelt, da die Eiſenbahn das wohlfeilſte und bequemſte Transportmittel darbietet, auch eine kürzere und folglich billigere Bezugsquelle gar nicht zu eröffnen iſt, und gerade umgekehrt, die eben durch die projektirte Anlage herbeigeführte Ermäßigung der Frachtpreiſe nur einen ganz außerordentlich günſtigen Einfluß auf die Vergrößerung des Kohlenverbrauches äußern kann. Dieſe Ermäßigung der Frachtpreiſe können wir gleich durch ein Beiſpiel auf das ſchlagendſte darthun. Bisher war die Fracht vom Anfangspunkte der Prinz-Wilhelm-Eiſenbahn bis Elberfeld — bei den bis aufs äußerſte gedrückten Fahrpreiſen für den Landfuhrmann — zu 4½ Sgr. pro Scheffel Kohlen feſtgeſtellt, durch die Verlängerung der Eiſenbahn bis Steele und Vohwinkel würde die Fracht auf 2½ Sgr. für dieſe Strecke ſinken, alſo eine Ermäßigung von 44 Prozent erzielt werden.

Berückſichtigen wir jedoch alle dieſe der Steigerung des Kohlenabſatzes ſo ganz außerordentlich günſtigen Momente hier gar nicht, ſondern nehmen wir die Maſſe der in den durch die Bahn aufgeſchloſſenen Bürgermeiſtereien: Ratingen, Hubbelrath, Gerresheim, Hilden und Düſſeldorf im Kreiſe Düſ-

ſeldorf, — Hardenberg, Velbert, Wülfrath, Mettmann, Haan, Kronenberg, Elberfeld im Kreiſe Elberfeld, — Gräfrath, Wald, Morſcheid, Richrath, Opladen, Dorf, Solingen im Kreiſe Solingen, — von den Bahnhöfen zu Düſſeldorf, Gerresheim, Erkrath, Hochdahl, Haan, Elberfeld, Vohwinkel, Neviges, Langenberg und Dilldorf abzuſendenden Kohlen nur zu einem Minimum an von . . . . Scheffel 2,000000

fügen wir hinzu, daß in Düſſeldorf zum Abſatz auf dem Rheinſtrome nur abgeſetzt werden, ... Scheffel 1,000000

so bewegen ſich über die Bahn Scheffel 3,000000

Die Mittelruhr hat ſeither an 5 Millionen Scheffel Kohlen dem Rheine zugeführt, mithin iſt die Annahme von 1 Million Scheffel zum Abſatz auf dem Rheine aller Wahrſcheinlichkeit nach nicht allein unter der Wirklichkeit, ſondern ganz außer allem Verhältniſſe gering, beſonders wenn man ſich ſtets vor Augen hält, wie vielfachen Hemmniſſen der bisherige Abfuhrweg der Kohlen zum Rhein, die Ruhr, unterworfen iſt. Eben ſo wird das immer nothwendiger werdende Bedürfniß, die Kohlen in ihrer beſtmöglichſten Beſchaffenheit in den Handel zu bringen, wodurch ein 20 bis 30 Prozent höherer Verkaufspreis erzielt werden wird, der Bahn enorme Kohlenmaſſen zu transportiren bringen, denn nur durch ſie wird es möglich, die friſch geförderten Kohlen täglich, ohne ſie durch mehrmaliges Umladen in Qualität und Quantität zu verringern und in den von den Abnehmern geſtellten Friſten nach dem Rheine zu bringen.

Setzen wir den Frachtſatz auf der ganzen Strecke zu 2 Sgr. pro Scheffel, ſo gewähren die Kohlen allein ſchon eine Einnahme von 200000 Thlr.

Die Bahn wird koſten an . . . . 1,100000 Thlr.

alſo inkluſive der Einſchätzung der Prinz-Wilhelm-Eiſenbahn zu . . . . 100000 „

im Ganzen . 1,200000 Thlr.

Eine Verzinſung zu 5 Prozent macht . . . . 60000 „

die Betriebskoſten der Bahn zu 45 Prozent der Brutto-Einnahme gerechnet . . . . 90000 „

150000 Thlr.

Bei den Vorzügen, welche die Bahn durch die wohlfeile Beſchaffung des in den Betriebskoſten gewöhnlich eine Hauptrolle ſpielenden Heizungsmaterials, bei Selbſtgewinnung der Coaks am Urſprungsorte, genießt, bei der Rückſicht endlich, daß auf ihr ein ſo ſchneller und dadurch koſtbarer Betrieb nicht nothwendig erſcheint, müſſen die Betriebskoſten ſich unter dem Mittel aller übrigen Eiſenbahnen herausſtellen, ſo daß der hier für Betriebskoſten angenommene Prozentſatz gewiß nicht erreicht wird. Die Verzinſung des Anlagekapitals iſt alſo nicht allein auf das vollſtändigſte erreicht, ſondern es verbleibt noch ein reicher Ueberſchuß von 50000 Thlr. zu Dividenden.

Es erſcheint hier nicht überflüſſig, noch beſonders darauf hinzudeuten, daß bei Annahme der abzuſetzenden Kohlen der niedrigſte Maaßſtab angenommen worden, während bei dem Koſtenpunkte, ſowohl bei der Anlage als bei den Betriebskoſten, der höchſte zu Grunde gelegt iſt.

Bis jetzt haben wir uns nur darauf beſchränkt, den Transport der Steinkohlen über die Steele-Vohwinkeler Eiſenbahn im Auge zu behalten, und wie es nicht zu leugnen iſt, bildet er auch die Baſis und das ſichere Fundament für die ganze Anlage. Allein damit iſt keinesweges geſagt oder ſoll geſagt ſein, daß er die einzige Quelle iſt, woher die Anlage ihre Einnahme zu beziehen hat. Nein, es ſtehen der Bahn noch ſehr wichtige Hülfsquellen zu Gebote, die ihr, wenn auch genau noch nicht zu berechnende, doch jedenfalls ſehr in Betracht kommende Einkünfte ſichern.

Die Bahn durchſchneidet auf ungefähr eine Meile Entfernung ein höchſt reichhaltiges Kalkſteingebirge, wo bis jetzt ſchon 5- bis 600000 Scheffel Kalk jährlich gebrannt werden und die Nachfrage ſowie die Fabrikation in ſtetem Steigen begriffen iſt. Setzen wir voraus, daß durch die wohlfeilere Ablieferung des Brennmaterials der Kalk billiger hergeſtellt werden kann, ſowie, daß durch die billigere Verſendung die Preiſe deſſelben bedeutend ſinken müſſen, ſetzen wir voraus, daß durch die billigeren Preiſe auch die Bewohner des fruchtbaren rechten Uferſtrichs der Ruhr in den Stand geſetzt werden, ſich des Kalkes zur Düngung ihrer Felder zu bedienen — Vorausſetzungen, die unter den vorliegenden Umſtänden zu Gewißheiten ſich erheben —, ſo kann es nicht fehlen, daß die Kalkgewinnung in der von der Bahn durchſchnittenen Gegend ſich auf ſtaunenswerthe Weiſe erhöhen wird und ſomit der Bahn eine Quelle reicher Einnahmen eröffnen, ſowie derſelben ſehr erhebliche Rückfrachten liefern werde.

Die von der Steele-Vohwinkeler Eiſenbahn durchſchnittene Gegend gehört zu der bevölkertſten und betriebſamſten der Provinz. Die durch ihre Induſtrie ſich auszeichnenden Städte: Werden, Kettwig, Eſſen, Hattingen, Langenberg, Neviges, Velbert, ſowie die Ortſchaften Steele, Sellinghauſen, Wattenſcheid u. ſ. w. und die ſehr bedeutſamen Etabliſſements zu Dalhauſen, Horſt, Steele, Kunſtwerk, Spillenberg, die in häufigem Verkehr mit Elberfeld und mit dem Bergiſchen, ſowie mit Düſſeldorf ſtehen, liegen theils unmittelbar an, theils in der Nachbarſchaft der Bahn.

Fünf Eilpoſten hin und her durchſchneiden täglich mit häufigen Beiwagen dieſe Gegend, ſo daß auch ein nicht außer Acht zu laſſender Perſonenverkehr für das Unternehmen in Ausſicht ſteht, da die tägliche Erfahrung lehrt, daß die Perſonen-Frequenz durch Eröffnung neuer Eiſenbahnen auf eine, alle Berechnung überſteigende Weiſe ſich ſteigert. Sonſtige Gegenſtände, Getreide — in erheblichen Quantitäten —, Baumaterialien, Handelsgüter und was ſonſt hierher gehört, können wir billig bei Seite liegen laſſen.

Faſſen wir nun zum Schluſſe alles vorher Aufgeführte in kurzen Worten zuſammen, ſo hat ſich herausgeſtellt, daß die Steele-Vohwinkeler Eiſenbahn eine reichliche Verzinſung des Anlagekapitals für eine lange Reihe von Jahren mit völliger Sicherheit blos durch den Kohlentransport bietet, daß ihr durch die ſonſt zu Gebote ſtehenden Hülfsquellen, des Kalktransports, des Perſonenverkehrs ꝛc., noch eine ſehr bedeutende Einnahme zufließen wird, die nach Umſtänden theils zu Reſervefonds, theils zu Dividenden an die Aktionäre zu verwenden iſt, und daß alſo dieſe Eiſenbahnunternehmung zu den-

jenigen zu zählen ſein wird, auf welchen mit größter Sicherheit, mit größter Ausſicht auf dauernd lohnenden Gewinn die dazu erforderlichen Kapitalien verwendet werden.

30. Die 17 Kohleneiſenbahnen an der Ruhr und die Luiſenthaler Kohleneiſenbahn an der Saar.

Während die für den öffentlichen Verkehr beſtimmten Eiſenbahnen die Aufmerkſamkeit der ganzen Welt auf ſich ziehen, finden ſich in den preußiſchen Rheinprovinzen noch Eiſenbahnen, die dem größern und entferntern Publikum faſt ganz unbekannt ſind, obgleich ſie für die Induſtrie doch einen unleugbaren Werth haben. Es wird daher nicht ohne Intereſſe ſein, den hierüber durch v. Malinowsky aus authentiſchen Angaben entworfenen Aufſatz kennen zu lernen, um ſo mehr, da ſie ihrer Entſtehung nach faſt ſämmtlich älter ſind als alle unſere jetzigen Eiſenbahnen.

Die in Rede ſtehenden Eiſenbahnen liegen alle in der Nähe der Ruhr zwiſchen dem 24° 33′ und 25° 5′ öſtlicher Länge, und zwiſchen dem 51° 20′ 30″ und 51° 28′ 45″ nördlicher Breite, in einem Flächenraum von etwa $5\frac{1}{8}$ Meilen Länge und $2\frac{1}{16}$ Meilen Breite, alſo von circa $10\frac{1}{2}$ □Meilen, und ſind für bergbauliche Zwecke, namentlich zur Abführung der Steinkohlen aus den unerſchöpflichen Kohlenlagern dieſer Gegend, beſtimmt. Sie laufen zu dem Ende von einer zur erſten Aufnahme jener Produkte eingerichteten, an der ſchiffbaren Ruhr oder an einer frequenten Landſtraße gelegenen Niederlage aus, berühren zum Theil die Nähe mehrerer Gruben und endigen an irgend einem bedeutenden Schacht. Von ihrer techniſchen Einrichtung, ſowie von der Art ihres Betriebes, kann zwar außer der Angabe, daß ſie im Allgemeinen aus Holzbahnen mit Plattſchienen beſtehen, und theils durch Pferde, theils durch Menſchenkräfte betrieben werden ſollen, nichts mitgetheilt werden, allein über ihre Lage und über einige andere Verhältniſſe iſt Folgendes bemerkenswerth:

a. Die Prinz-Wilhelms-Eiſenbahn. Dieſelbe geht auf der Straße von Langenberg nach Hattingen am Scheidewege bei Steinbrink links ab, folgt in nordweſtlicher Richtung dem Lauf des Deylbaches, wendet ſich dann nach der Ruhr und geht an deren linkem Ufer bis zum Himmelsfürſter Stolln, Heiſingen gegenüber und in der Nähe von Byfang. Sie hat an und für ſich eine Länge von 3500 Lachter oder 0,97 preußiſche Meilen, berührt Eiſenhammer, Kupferhammer zwiſchen Brockhaus und Dillendorf, geht an den Gruben Mell, Steingatt, Neuglück und Schmierfuß vorbei und überſchreitet ſieben Mal den ziemlich breiten Deylbach. 1840 erhielt ſie auf ihrer Oſtſeite folgende Zweige:

1) 0,01 Meile lang, 0,03 Meilen vom Ende der Hauptbahn rechtwinklig abgehend zu einem Stolln.
2) 0,03 Meilen lang, eben ſo 0,03 Meilen weiter ſüdlich.
3) 0,10 Meilen lang, dicht daneben auf der Südſeite und anfänglich gleichlaufend, ſpäter ſich ſüdöſtlich wendend nach der Grube Moll von Beiſenkanig.

Dieſe Eiſenbahn war, wie die ſechs folgenden, bereits im Jahre 1826 vorhanden und führte den Namen Deylbacher Eiſenbahn; 1827 aber erhielt ſie mit Genehmigung Sr. Königl. Hoheit des Prinzen Wilhelm von Preußen (Oheims Sr. Majeſtät des Königs), Höchſtwelcher zugleich das Protektorat derſelben anzunehmen geruhte, ihre gegenwärtige Benennung. Sie hat bisher den Aktionären einen jährlichen Ertrag von 10 Prozent geliefert, und in neueſter Zeit dadurch eine beſondere Bedeutung bekommen, daß ſie nunmehr beſtimmt iſt, nördlich nach Steele und ſüdlich über Langenberg nach Vohwinkel in der Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn verlängert zu werden, um der Abführung der Steinkohlen, namentlich nach dem Rheine hin, eine weitere Ausdehnung zu geben, als dies bisher auf der Ruhr wegen ihres bald zu hohen, bald zu niedrigen Waſſerſtandes, welcher letztere zugleich eine Menge, die Schifffahrt noch mehr beſchränkende Schleuſen nöthig gemacht hat, möglich war. (Wir haben hiervon unter Steele-Vohwinkeler Eiſenbahn das Nähere erwähnt.)

b. Die Ruhr-Wilhelms-Eiſenbahn. Sie geht 0,58 Meilen ſüdöſtlich von Steele bei der an der Ruhr ſüdöſtlich von Eiberg liegenden Niederlage ab, in gerader Richtung nordöſtlich nach der Grube General und Erbſtolln, und hatte 1826 eine Länge von 0,07 Meilen. Das Jahr darauf wurde ſie in ihrer urſprünglichen Richtung verlängert, bis ſie in ihrem weiteren Lauf unter verſchiedenen Krümmungen den Göpelſchacht Wilhelm erreichte und nunmehr eine Länge von 0,42 Meilen hatte. Zugleich erhielt ſie noch etwa 0,03 Meilen von ihrem Ende einen Zweig von 0,08 Meilen Länge nach dem ſogenannten neuen Schacht.

c. Die Dahlhauſener Eiſenbahn. Sie fängt 0,16 Meilen ſüdöſtlich von der vorigen bei der Niederlage an der Ruhr an, geht bei Dahlhauſen vorbei, berührt hier die Grube Generalſtolln Nr. 1., wendet ſich dann nordöſtlich und erreicht in gerader Richtung den Göpelſchacht General und Himmelskrone. Ihre Länge betrug 1826 0,21 Meilen, im folgenden Jahre wurde ſie aber bis zum Schacht Conſtanz-Auguſt verlängert und etwa 0,03 Meilen von ihrem Ende in derſelben Richtung mit einem Zweig von 0,08 Meilen Länge bis zu dem Stolln Chriſt und Hülfe Gottes verſehen. Ihre Geſammtlänge betrug hiernach ohne den Zweig 0,33 Meilen.

d. Die Heintzmann'ſche Eiſenbahn. Auf dem Wege von Hattingen nach Linden, 400 Schritt öſtlich von der Ruhrbrücke bei der Niederlage anfangend, geht dieſelbe an dem rechten Ufer der Ruhr entlang und erreicht in einem Bogen den Stolln St. Mathias. Sie iſt genau 0,25 Meilen lang.

e. Die Brockhauſer Eiſenbahn. Ihr Anfangspunkt liegt 0,68 Meilen nordweſtlich von Blankenſtein am rechten Ufer der Ruhr, Koſthaus gegenüber, bei der Niederlage. Sie geht in gerader nordöſtlicher Richtung bei Brockhaus zum Carl-Friedrichs-Erbſtolln, und dann in nordweſtlicher Richtung (gegen Bochum) mit einigen Krümmungen zum Carl-Friedrichs-Oberſtolln. Ihre Länge beträgt 0,28 Meilen.

f. Die Hardenſteiner Eiſenbahn, eine der längſten von den hier genannten, beginnt etwa eine halbe Meile ſüdöſtlich von Herbede auf der

Weſtſeite der Wupperfeld-Wittener Straße bei der Niederlage, läuft dann in nördlicher Richtung mit vielen Krümmungen an dem Muttenbach entlang bis zur Grube Nachtigall in der Nähe des linken Ufers der Ruhr, und hatte 1826 in dieſer Strecke eine Länge von 0,58 Meilen. 1827 aber wurde ſie um 0,11 Meilen bis an die Niederlage an der Ruhr verlängert, nachdem ſie den Schacht Neptun berührt hat, und nun 0,69 Meilen lang iſt. Von derſelben geht etwa 0,36 Meilen vom Anfangspunkt öſtlich ein 0,03 Meilen langer Zweig nach der Grube Tagetrieb ab. An der Bahn liegen auch die Gruben Theophilus, Morgenſtern, Louiſenglück, Turteltaube, Frielinghaus und mehrere andere in der Nähe. Sie hat nunmehr an jedem Ende einen Abführungspunkt.

g. Die Schleebuſcher Eiſenbahn. Dieſe fängt auf der Straße von Schwelm nach Hagen am linken Ufer der Ennepe, Stennert gegenüber, bei Niederlage und Fabriken an, läuft erſt in nordweſtlicher und dann in weſtlicher Richtung mit vielen Krümmungen durch die Berge bis nach dem Schacht Friederika, öſtlich und in der Nähe von Schleebuſch und ſüdlich von Voßhöfen. Sie iſt mit der unter a. genannten die längſte und ebenfalls 0,97 Meilen lang. Mehrere Schachte liegen in der Nähe des Endes dieſer Eiſenbahn. Sie durchſchneidet die dortigen Chauſſeen viermal, namentlich die Straße Vogelſang-Grunewald, Nirgma-Herdecke und die Schleebuſcher Kohlenſtraße.

Wenn nun auch der Urſprung dieſer Eiſenbahnen für jetzt nicht näher nachgewieſen werden kann, ſo läßt ſich doch annehmen, daß ſie zum Theil ſchon eine geraume Zeit früher als 1826 beſtanden haben mögen. Die Geſchichte der Eiſenbahnen ſagt, daß die deutſchen Bergwerks-Eiſenbahnen Veranlaſſung gegeben haben, in England ähnliche Einrichtungen zu treffen, und daß dann durch die Anwendung der Dampfkraft dieſer Zweig der Induſtrie allmälig zu der jetzigen Stufe ſeiner Ausbildung gelangt ſei.

Bemerkenswerth bleibt es aber, daß die Ruhr-Eiſenbahnen hiernach im Laufe eines Jahres eine Ausdehnung erhielten, die auf einen ganz beſondern Umſtand ſchließen läßt, von dem man aber ohne nähere Andeutungen außer Stande bleibt, eine nur einigermaßen genügende Auskunft zu ertheilen, denn außer der ſchon oben erwähnten Verlängerung mehrerer Bahnen wurden 1827 noch die folgenden neu erbaut:

h. Die Sellerbecker Eiſenbahn. Dieſe beginnt 0,04 Meilen nordweſtlich von Mühlheim bei der Niederlage an der Ruhr, durchſchneidet die Straße Düſſeldorf-Münſter, läuft dann parallel mit der Straße Mülheim-Borbeck, durchſchneidet dieſe mit einer öſtlichen Wendung bei Eppinghofen, geht durch dieſen Ort und erreicht mit verſchiedenen Krümmungen in nordöſtlicher Richtung den Maſchinen-Schacht. Länge 0,56 Meilen. Im Jahre 1840 war ſie noch unverändert.

i. Die Ruhr-Neuemißgunſt-Eiſenbahn. Etwa eine achtel Meile nördlich von Herbede am rechten Ufer der Ruhr bei der Niederlage anfangend, läuft mit vielen Krümmungen nördlich, dann weſtlich und zuletzt nordöſtlich

bis zur Zeche Neuemißgunſt. In der Nähe ihres Endes liegt der Stolln Glücksburg. Sie iſt 0,65 Meilen lang.

k. Die Eppendorfer Eiſenbahn. Sie beginnt an der Südſeite der Straße von Steele nach Bochum, 0,11 Meilen vor dem Durchſchnittspunkt der von Hattungen nach Norden laufenden Galenſcher Kohlenſtraße bei der Niederlage, und führt in ſüdlicher und ſüdweſtlicher Richtung zum Maſchinenſchacht Eppendorf, nordweſtlich von Eppendorf. Länge 0,26 Meilen.

l. Die Altenbochumer Eiſenbahn. An der Südſeite der Straße von Bochum nach Witten, 0,18 Meilen von Bochum bei der Niederlage anfangend, geht ſie in gerader ſüdweſtlicher Richtung zum Maſchinenſchacht. Ihre Länge beträgt 0,06 Meilen. In der Nähe liegt der Stolln Friederika.

m. Die Orion-Eiſenbahn fängt öſtlich von Herbede bei der Niederlage an der Ruhr an, überſchreitet erſt ſüdlich einen Arm der Ruhr, läuft dann öſtlich am Stolln St. Johannes vorbei und wendet ſich hiernach ſüdlich zum Schacht Orion. Länge 0,10 Meilen.

n. Die St. Johannes-Eiſenbahn verbindet den eben genannten Stolln St. Johannes in gerader nordöſtlicher Richtung mit dem Stolln bei der Niederlage an der Ruhr und iſt 0,04 Meilen lang.

o. Die Helena-Eiſenbahn. Ihr Anfangspunkt liegt 0,06 Meilen ſüdweſtlich von dem der Eiſenbahn Ruhr-Neuemißgunſt bei der Niederlage an der Ruhr. Sie geht in öſtlicher Richtung zum Schacht in der Zeche Helena, Herbede gegenüber, und iſt 0,04 Meilen lang.

p. Die Hammerbank-Eiſenbahn beginnt etwa eine achtel Meile weſtlich von Witten bei ihrer Niederlage an der Ruhr, zieht ſich weſtlich am rechten Ufer des Fluſſes entlang und endigt beim Schacht in der Zeche Hammerbank unweit Heven. Länge 0,04 Meilen.

q. Die Neuſteinkuhl-Eiſenbahn, öſtlich von den vorigen bei ihrer Niederlage an der Ruhr anfangend, geht in nordöſtlicher Richtung zum Schacht in der Zeche Neueſteinkuhl. Länge 0,05 Meilen.

Ob dieſe Eiſenbahnen in neuerer Zeit noch weiter ausgedehnt ſind, muß für jetzt dahingeſtellt bleiben; nur von einer wiſſen wir, die nachmals in der Zeit bis zum Jahre 1840 erbaut wurde, dieſe iſt

r. die Hinsbecker Eiſenbahn. Dieſelbe beginnt etwa 0,83 Meilen ſüdlich von Steele am linken Ufer der Ruhr in der Nähe der Mündung des Deylbaches, der Zeche Mühlmanns Dickebank gegenüber, bei der Niederlage von Mutter und Tochter, zieht ſich erſt nordöſtlich am linken Ufer des Deylbaches entlang, wendet ſich hierauf faſt ſüdlich gegen die Weſtſeite der Prinz-Wilhelms-Eiſenbahn, durchſchneidet letztere bei Haus Bredde und geht dann öſtlich und ſüdöſtlich bis zu den Gruben in der Gemeinde Hinsbeck. Ihre Länge beträgt 0,125 Meilen.

Die Geſammtlänge dieſer 17 Eiſenbahnen beträgt alſo 6,02 Meilen.

Außer dieſen angeführten Kohleneiſenbahnen beſtehen aber bei allen Kohlenbergwerken ähnliche Pferdebahnen, zwar blos für den Kohlentransport beſtimmt, allein eben ſo intereſſante Elemente für die Geſchichte des Eiſenbahn-

weſens als die obigen. Zu wünſchen wäre es, daß die ſämmtlichen beſtehenden Kohleneiſenbahnen Deutſchlands mit gehöriger Muße und Kenntniß gezeichnet und dargeſtellt würden. Viele unter ihnen beſtehen ſchon lange und dennoch ſucht man ſie vergebens auf einer Karte. Eben ſo wie an der Ruhr exiſtiren mehrere ſolcher Kohleneiſenbahnen an den verſchiedenen Bergwerken der Saar; ſie ſind aber faſt alle von geringer Dimenſion, nur die Luiſenthaler macht eine Ausnahme, indem ſie ſich auf eine Länge von faſt 1 Meile erſtreckt. Sie hat zwei Mündungen; die eine geht über die Chauſſee und füllt hier in einem weiten großartigen Lager die Kähne der Saar zum Transport auf dieſem Fluſſe und der Moſel, auch zu den benachbarten Kanälen; die andere endet am Bergabhange vor der Chauſſee und mündet vor dem Aufladeort der Frachtfuhren, welche hier größtentheils für Frankreich laden und über Burbach, Malſtat, St. Johann und Forbach ihre Ladungen nach den 3 Biſchofthümern Metz, Toul und Verdun, nach Nancy, ja bis Vitry, Chaumont und Epinal verfahren. In der Hauptſtraße von Saarbrück bilden ſolche Kohlenfuhren mit 1 bis 6 Pferden beſpannt, eine ununterbrochene Reihe. Sie kommen in der Regel leer an, bringen aber auch manchmal Salz mit, oder Chauſſeeſteine von Spichere.

Die Eiſenbahn ſteigt nun von hier den Berg hinan zu dem öſtlichen Abhange des Eromerbaches, und hat nach vielen Seiten Ausläufer zu Eingängen der Stolln; ſchon gleich unten bei dem Ladeorte befindet ſich einer. Der oberſte Theil der Bahn wird erſt jetzt ausgeführt; er iſt in dem ſchwierigen Terrain nicht ohne große Kunſtarbeiten und hat vorzüglich bedeutende Dämme. Ueberall iſt ſie doppelgeleiſig. Die Kronenbreite des Dammes iſt circa 12 Fuß. Die zu dieſen Kohlenfuhren dienenden Wagen ſind ganz klein, und ein Pferd zieht 8 bis 12 ſolcher voll geladenen Wagen nach dem Ufer der Saar hinab. Die Schienen ſind jedes Stück 2 Fuß lang, in ſogenannter Winkelform, das heißt Plattſchienen mit einer Erhöhung nach innen, ſo daß die Räder der Wagen keinen Kranz zu haben brauchen. Das Schienenpaar jedes Geleiſes hat einen Zwiſchenraum von etwa 2 Fuß, weil die Wagen nur ſo breit ſind. Zwiſchen den beiden Geleiſen iſt ein Raum von etwas mehr als einem Fuß, und von den Geleiſen bis zum Rande der Krone iſt ein Raum von je 3 Fuß Breite für den Fuhrmann und den Fußgänger. Dieſe Bahnen gehen unterirdiſch durch die Stolln fort.

31. Eiſenbahn zwiſchen Elberfeld und Köln.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Im April 1844 bildete ſich zur Herſtellung dieſer Eiſenbahn in Elberfeld ein Komité, welches unterm 15. April 1844 einen Proſpektus erließ, den wir in dem Nachſtehenden mittheilen, weil er uns am beſten über die Verhältniſſe der projektirten Bahn, ſo wie über die Bedingungen zur Einzeichnung, den nöthigen Aufſchluß giebt.

„Die Eiſenbahn zwiſchen Elberfeld und Dortmund ſteht, nachdem der Staat ſeinen Zutritt mit einer Million Thaler zugeſagt, die übrigen drei Mil

lionen Thaler in Privatzeichnungen untergebracht, die Statuten nach den Anforderungen des Staates von den Aktionären angenommen worden ſind, als ein geſichertes Unternehmen da. Von Dortmund wendet ſich die Staats-Eiſenbahn weſtlich dem Rheine, öſtlich der Weſer und Elbe zu, und nördlich iſt für die Strecke bis Münſter das Kapital durch Privatzeichnungen zuſammengebracht, ſo daß im Norden der Weg zur Ems, nach Nordholland und Bremen angebahnt iſt.

Es fehlt nun noch den Städten Elberfeld und Barmen, den Centralpunkten der Bergiſch-Märkiſchen Fabrikgegend, alſo auch dieſen Fabrikgegenden ſelbſt, in weſtlicher und ſüdlicher Richtung, neben der Bahn nach Düſſeldorf, die direkte Verbindung mit Köln. Der geradeſte Weg dahin, in einer für Eiſenbahnen praktikabeln Linie, geht über Vohwinkel, Haan, Hackhauſen, Leichlingen, Opladen, Küperſteg und Mülheim. Die ganze Länge dieſer Linie beträgt faſt genau 6 Meilen. Die wichtigen Fabrikörter Gräfrath, Wald und Solingen liegen dem Bahnzuge nahe, und kann von Sonnborn bis Leichlingen, eine Strecke von kaum 3½ Meilen, in dem ſtark gekrümmten Wupperthale mit verhältnißmäßig geringen Koſten eine Seitenbahn für Pferdebetrieb angelegt werden, welche für die wichtigen Fabrikgegenden von Remſcheid, Solingen, Kronenberg, Lennep, Hückeswagen eine bequeme und wohlfeile Verbindung mit der Hauptbahn vermitteln würde *).

Das Anlage-Kapital dieſer Seitenbahn iſt, einſchließlich der Betriebsmittel, von dem Ober-Ingenieur Herrn Maertens zu 400000 Thlr. überſchlagen worden, während dieſelbe Strecke in einer Lokomotivbahn, mit Kurven von 300 Ruthen Radius ausgebaut, der vielen Ueberbrückungen und mehrerer Tunnel wegen, 2½ Millionen Thaler koſten würde. Der Pferdebetrieb gewährt den Vortheil, daß die Wagen für Perſonen- und Güterbeförderung überall anhalten können, und dadurch die vielen einzelnen gewerblichen Anlagen und Kommunikationspunkte des Wupperthales dem Eiſenbahn-Verkehre angeſchloſſen werden. Bei den gewöhnlichen Tarifſätzen von 6 Pfennigen für den Zentner und die Meile, ſo wie von 4 und 2½ Sgr. Perſonengeld für die Meile der 2. und 3. Wagenklaſſe, wird die Seitenbahn ihr Anlage-Kapital reichlich verzinſen.

Schon zur Zeit der Verhandlungen über die Rhein-Weſer Bahn hat der Staat die Richtung der Bahnlinie von Köln nach Elberfeld, wie ſie vorſtehend bezeichnet worden iſt, als die Hauptrichtung anerkannt, die Richtung auf Düſſeldorf aber nur als eine nützliche Nebenlinie betrachtet wiſſen wollen, und dieſelbe in dieſem Sinne, und unter ausdrücklichem Vorbehalt einer direkten Eiſenbahn-Verbindung zwiſchen Elberfeld und Köln, konzeſſionirt. Von Deutz bis Düſſeldorf ſind 5, von Düſſeldorf bis zum Schlachthauſe in Elberfeld 3¼ Meilen; die Bahnlinie von Deutz über Düſſeldorf nach Elberfeld hat demnach eine Länge von 8¼ Meilen, iſt daher 2¼ Meilen oder

*) Dieſe Pferdebahn hätte dieſelbe Spurweite wie die Hauptbahn; dieſelben Perſonen- und Frachtwagen durchlieſen beide Bahnen. Man kann die Geſchwindigkeit beim Perſonenverkehr auf der Lokomotivbahn zu 4 Meilen, auf der Pferdebahn zu 2 Meilen für die Stunde annehmen.

46 Prozent länger als die direkte Linie. Alſo auch abgeſehen von dem nothwendigen Wagenwechſel für Perſonen und Güter in Düſſeldorf, den Hemmniſſen der Seilebene, den ſehr hohen Tarifſätzen der Düſſeldorf-Elberfelder Bahn für den Perſonen- und Frachtverkehr wird bei der Benutzung der direkten Linie 46 Prozent, und, unter Berückſichtigung der genannten Verkehrsbeläſtigungen auf dem Umwege, weit mehr noch an Zeit und Koſten erſpart *).

Die Stadt Köln hat gegen 80000 Einwohner; ſie iſt einer der bedeutendſten Handelsplätze Deutſchlands, der Knoten der rheiniſchen Eiſenbahnen und Waſſerſtraßen; ſie wird immer mehr und mehr die Hauptſtation der Straßen werden, welche den civiliſirteren Theil von Europa von Süden nach Norden, ſo wie von Weſten nach Oſten durchſchneiden. — Die Schweſterſtädte Elberfeld und Barmen haben ebenfalls gegen 80000 Einwohner; ſie treiben den ausgedehnteſten Handel, und bilden den Mittelpunkt der gewerbreichſten Gegend Deutſchlands, in welcher 20000 Menſchen auf der Quadratmeile wohnen. Köln und das Wupperthal liegen nur 6 Meilen von einander entfernt. Der Verkehr zwiſchen ſolchen Städten muß ein ungewöhnlich großer ſein. Durch keine andere Eiſenbahn und durch keine Waſſerſtraße wird derſelbe geſchmälert.

Nach offiziellen Angaben bewegten ſich auf denjenigen Straßen öſtlich von Köln, deren Verkehr größtentheils der projektirten Eiſenbahn zufallen wird, im Jahre 1841 = 49036 Poſtreiſende, während vor Eröffnung der Düſſeldorf-Elberfelder Bahn nur 20000 Perſonen zwiſchen letzteren Städten

---

*) Die folgenden Angaben liefern den näheren Beleg zu vorſtehenden Behauptungen. Es beträgt die Entfernung

von Deutz bis Düſſeldorf	5	Meilen
von Düſſeldorf bis zum Schlachthauſe in Elberfeld	$3\frac{3}{4}$	„
alſo von Deutz bis Elberfeld über Düſſeldorf	$8\frac{3}{4}$	„
von Deutz bis Elberfeld direkt	6	„
von Deutz bis Elberfeld durchs Wupperthal	$6\frac{1}{2}$	„

Die Fahrzeit wird betragen

von Deutz bis Düſſeldorf	1	Stunde	15	Minuten
Aufenthalt in Düſſeldorf	—	„	20	„
von Düſſeldorf bis Elberfeld	1	„	15	„
von Köln bis Deutz	—	„	15	„
alſo von Köln bis Elberfeld über Düſſeldorf	3	Stunden	5	Minuten
von Köln bis Elberfeld, inkl. der Omnibusfahrt von Deutz bis Köln	1	„	45	„

Die Güterfracht wird betragen, einſchließlich Umladen, oder des Transports bis zum Empfänger, für den Zentner

von Deutz bis Düſſeldorf	3	Sgr.
ſie beträgt von Düſſeldorf bis Elberfeld	3	„
alſo von Deutz bis Elberfeld über Düſſeldorf	6	Sgr.
von Deutz bis Elberfeld direkt	$3\frac{1}{2}$	„
von Deutz bis Elberfeld pro Fuhre jetzt	6 bis 7	Sgr.

Das Perſonengeld wird betragen:	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
von Deutz bis Düſſeldorf	30 Sgr.	20 Sgr.	$12\frac{1}{2}$ Sgr.
es beträgt von Düſſeldorf bis Elberfeld	25 „	18 „	$12\frac{1}{2}$ „
alſo von Deutz bis Elberfeld über Düſſeldorf	55 Sgr.	38 Sgr.	25 Sgr.
Es wird betragen von Deutz bis Elberfeld direkt	36 „	24 „	15 „
Es beträgt jetzt mit der Poſt	— „	45 „	— „

In vorſtehender Berechnung iſt die Fracht für einen Zentner zu 6 Pf., und das Perſonengeld für die verſchiedenen Wagenklaſſen reſp. zu 6, 4 und $2\frac{1}{2}$ Sgr. die Meile angenommen worden.

mit der Poſt reiſeten. Auch iſt die Wegegeld-Einnahme auf den Straßen zwiſchen Köln und der bergiſchen Fabrikgegend bedeutender als ſie vor 3 Jahren auf der Düſſeldorf-Elberfelder Straße war.

Wenn demnach die vorjährige Einnahme der Düſſeldorf-Elberfelder Bahn, mit 44000 Thaler für die Meile, als Minimum der Rentabilitäts-Berechnung der Elberfeld-Kölner Eiſenbahn, einſchließlich der Seitenbahn, zum Grunde gelegt wird, ſo iſt das Uebergewicht der Kölner Linie, namentlich in ihrer doppelten Verzweigung, ſo wie die Verkehrsvermehrung durch den Anſchluß an die großen Landesbahnen, ganz außer Acht gelaſſen, und jene Summe unzweifelhaft viel zu niedrig gegriffen worden.

Die Haupt-Bahnlinie liegt von Elberfeld bis zum Wupper-Uebergange vor Sonnborn auf $\frac{1}{2}$ Meile Länge ziemlich horizontal; dann erſteigt ſie in einer Strecke von $\frac{1}{3}$ Meile, mit 1 : 205 Steigung, die Waſſerſcheide bei Vohwinkel. An dieſe ſchließt ſich eine ſchwach geneigte Strecke von $\frac{2}{3}$ Meilen an, die bis in die Gegend von Haan reicht; von da ab fällt die Linie mit 1 : 150 auf $2\frac{1}{2}$ Meilen Länge, und die letzte Strecke von 2 Meilen hat nur noch ein faſt unmerkliches Fallen. Dieſe Neigungsverhältniſſe ſind in der Richtung von Elberfeld nach Köln als ſehr günſtig, und, bei der jetzigen Vervollkommnung der Lokomotiven, in der Richtung von Köln nach Elberfeld nicht als ungünſtig zu betrachten.

Die Seitenlinie im Wupperthale hat in ihrer ganzen Erſtreckung etwa 300 Fuß, oder auf 280 Fuß Länge 1 Fuß Fall in faſt gleichförmiger Vertheilung.

Bei der ſichern Ausſicht auf volle Züge, und bei dem wohlfeilen Brennmaterial, werden 50 Prozent der rohen Einnahme für Betriebs- und Feuerungskoſten vollkommen ausreichen, ſo daß ſich für die Meile ein Reingewinn von mindeſtens 22000 Thlr. ergeben wird. Dieſer Gewinn, zu 4 Prozent kapitaliſirt, deckt eine Anlageſumme von 550000 Thaler für die Meile.

Die projektirte Bahn hat in den ſchwierigſten anderthalb Meilen mit der Düſſeldorfer Bahn dieſelben Terrainverhältniſſe, ſo daß die bekannten Anlagekoſten der letztern für die neue Bahn als Anhaltspunkt dienen können. Die Linie von Haan bis Opladen bietet keine größeren Schwierigkeiten dar, und iſt als Theilſtrecke der ehemaligen Rhein-Weſer Bahn ſpeziell bearbeitet worden. Die Linie von Opladen bis Deutz liegt ganz in der Ebene, und wird ſich möglichſt enge an die Köln-Mindener Bahn anſchließen. Auf ſolche ſichere Baſis geſtützt, iſt die Anlageſumme der ganzen Bahn, einſchließlich des Betriebsmaterials, von dem Ober-Ingenieur Herrn Maertens in runder Summe zu 2,600000 Thlr. abgeſchätzt worden. Rechnet man die Anlagekoſten der Seitenbahn im Betrage von 400000 Thlr. hinzu, ſo ergiebt ſich das geſammte Anlagekapital zu 3 Millionen Thaler, welches für die Meile der geſammten Bahnlänge, die Seitenbahn nur in halber Länge in Rechnung gebracht, durchſchnittlich in runder Zahl 400000 Thlr., und die Seitenbahn in ganzer Länge angerechnet, nur 320000 Thlr. ausmacht. Hiernach beſteht alſo die geſicherte Ausſicht, daß ſich das Anlagekapital ſchon in den erſten Betriebsjahren mit mehr als 5 Prozent verzinſen wird.

Sollte die Lokomotivbahn durch das Wupperthal geführt werden, ſo würde ſich die Bahn von Elberfeld nach Deutz auf ſtark 6½ Meile verlängern und ein Anlagekapital, einſchließlich des Betriebsmaterials, von 4 Millionen Thaler, alſo für die Meile von 620000 Thaler erfordern. Und ſollte nun auch die reichlichere Verzinſung dieſes großen Anlagekapitals, wenn nicht etwa äußere Begünſtigungen dieſelbe ſicher ſtellen möchten, einigen Bedenklichkeiten unterliegen, ſo iſt doch auf der anderen Seite die Wichtigkeit einer ſolchen Bahn für den Gewerbsbetrieb der Wuppergegenden vollgültig anzuerkennen.

Die Düſſeldorf-Elberfelder Bahn wird durch die Eröffnung der Elberfeld-Dortmunder Bahn ſo bedeutend gewinnen, daß ſie, bei einer ſachgemäßen Betriebsleitung, das Anlagekapital angemeſſen verzinſen wird. Die Elberfeld-Kölner Bahn wird derſelben von ihrem bisherigen Verkehre nichts entziehen; auf den Verkehr, den erſtere Bahn in Anſpruch nimmt, könnte Düſſeldorf nur in dem vermoderten Syſteme, auf welchem die mittelalterlichen Stapelgeſetze begründet waren, ein Recht geltend machen wollen. Noch weniger zieht die neue Bahn einen Verkehr an ſich, welcher der großen Köln-Mindener Bahn rechtlicher oder billiger Weiſe zukäme. Die europäiſchen Reiſenden und Waarenzüge werden immer die langen Bahnſtrecken, auf denen möglichſt wenig Umladungen Statt finden, aufſuchen und inne halten.

Die Bahn eröffnet aber zwiſchen den zwei wichtigſten ſtädtiſchen Mittelpunkten der beiden weſtlichen preußiſchen Provinzen die unentbehrliche direkte Kommunikation; ſie führt der ſo wichtigen Eiſen- und Stahlfabrik, an deren Gedeihen das Wohl Tauſender von Familien geknüpft iſt, deren Fortbeſtehen irgend einer Unterſtützung dringend bedarf, wohlfeileres Brennmaterial und wohlfeilere Lebensmittel zu; ſie erleichtert den Transport ihres ſchweren rohen Fabrikmaterials und eröffnet den gewichtigen fertigen Waaren wohlfeile Abzugskanäle.

Die neue Bahn wird alſo, was auf der einen Seite Sicherheit und Ergiebigkeit der Rentabilität, auf der andern gedeihliche und fördernde Einwirkung auf das Landeswohl, betrifft, gegen keine andere Bahn unſeres Staates zurücktreten müſſen.

Es würde für die Betriebsverhältniſſe von weſentlichem Vortheile ſein, wenn die Bahnſtrecke von Elberfeld nach Köln mit derjenigen von Elberfeld nach Dortmund zu einem einzigen Unternehmen vereinigt würde. Abgeſehen davon, daß die bedeutenden Koſten eines beſonderen Bahnhofes in Elberfeld wegfielen, würden dadurch in den Generalkoſten noch bedeutende Erſparniſſe eintreten, welche beiden Bahnſtrecken zu gute kämen. Auch in den Beſtimmungen der Tarifſätze und der Fahrpläne würde eine Uebereinſtimmung zu erzielen ſein, wie ſie bei getrennter Verwaltung kaum denkbar iſt. Eine ſolche Vereinigung würde um ſo leichter auszuführen ſein, als die Bergiſch-Märkiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft, welcher die Konzeſſion für die Anlage einer Eiſenbahn von Elberfeld nach Dortmund zugeſichert iſt, ſich ausdrücklich das Recht vorbehalten hat, unter Genehmigung des Staates, eine Verlängerung und Weiterführung der Bahn nach beiden Richtungen auszuführen und darüber mit ſtatutgemäßer Stimmenmehrheit zu beſchließen.

Zur Erreichung dieſes Zweckes erſcheint es angemeſſen, den Aktionairen der Bergiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft die Priorität für die Aktienzeichnung auf die neue Bahnſtrecke einzuräumen und ihnen die Fakultät zu laſſen, ſich ſelbſt die Vortheile anzueignen, welche die neue Bahnſtrecke in Ausſicht ſtellt.

Die Subſkriptionen auf die Bahn von Elberfeld nach Deutz (Köln) werden demnach auf Grund der vorſtehenden Darſtellungen angenommen unter folgenden

Bedingungen.

1) Zur Anlage und zum Betriebe einer Eiſenbahn von Elberfeld nach Deutz, mit unmittelbarem Anſchluß an die Elberfeld-Dortmunder Eiſenbahn, wird die Bedarfsſumme vorläufig zu 3 Millionen Thaler angenommen und in 30000 Aktien zu 100 Thlr. aufgebracht.

2) Um die Vereinigung mit der Bergiſch-Märkiſchen Eiſenbahn zu erleichtern, wird den Privat-Aktionairen dieſer Geſellſchaft eine ihrem Aktienbeſitze gleiche Summe, im Geſammtbetrage von 3 Millionen Thaler, unverkürzt reſervirt, ſofern ſie von dieſer Begünſtigung bis zum 31. Mai d. J. einſchließlich durch Einzeichnung in die zu dieſem Zwecke bei den Herrn Gebr. Schickler in Berlin und den Herren v. d. Heydt-Kerſten und Söhne in Elberfeld hinterlegten Prioritäts-Liſten, unter Vorzeigung der Interims-Quittungen über die geſchehenen Einzahlungen, Gebrauch machen, und unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß die in dieſer Weiſe erfolgenden Einzeichnungen erſt dann als gültig betrachtet werden ſollen, wenn die Bergiſch-Märkiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft auf Grund ihres Statuts und des gegenwärtigen Proſpektus die Weiterführung der Bahn bis Deutz, und die Zulaſſung des nach 1) neu kreirten Aktienkapitals mit völlig gleichen Rechten und Pflichten, ſo wie die Erſtattung der mittlerweile aufgehenden Koſten für Vorarbeiten u. ſ. w. in gültiger Form und mit Genehmigung des Staates beſchloſſen haben wird.

3) Es wird außerdem auf der Stadtkanzlei zu Elberfeld eine Subſidiar-Einzeichnungsliſte hinterlegt, auf welcher bis zu 3 Millionen Thaler neue Aktienzeichnungen proviſoriſch zugelaſſen werden, und zwar unter der Bedingung, auf die Aufforderung des Komités ſofort 1 Prozent zur Beſtreitung der Koſten für Vorarbeiten u. ſ. w. einzuzahlen und den Geſellſchaftsvertrag auf Grund des feſtzuſtellenden Statuts (§. 5) in gültiger Form zu vollziehen, und mit dem Präjudiz, daß das Komité befugt ſein ſoll, etwaige Säumige nach ſeiner Wahl entweder zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeit anzuhalten oder aber aus der Aktienliſte zu ſtreichen, um dagegen andere Zeichner zuzulaſſen.

4) Dieſe Subſidiar-Zeichnungen gelten zunächſt als Reſerve-Zeichnungen für diejenigen Aktionaire der Bergiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft, welche von der ihnen sub 2) eingeräumten Priorität in der geſtellten Friſt keinen Gebrauch machen, und treten nach der Reihenfolge der Ein-

zeichnung, ſo weit es zur Ergänzung des Kapitals von 3 Millionen Thaler erforderlich ſein möchte, in die Prioritätsliſte ein, falls die Vereinigung nach 2) zu Stande kommen möchte.

5) Käme aber die Vereinigung aus irgend einem Grunde nicht zu Stande, ſo bleiben die Prioritäts-Zeichnungen unberückſichtigt, und es werden ſodann die ſämmtlichen nach 3) erfolgten Subſidiar-Zeichnungen für den ad 1) angegebenen Zweck definitiv zur Gründung einer neuen Geſellſchaft zugelaſſen. Dieſe neue Geſellſchaft ſoll in Elberfeld ihren Sitz haben, mit der Beſtimmung, daß die Mitglieder der Direktion und der Präſident des Verwaltungsraths in Elberfeld, und die übrigen Mitglieder des Verwaltungsraths in dem Bereich des Bahnbezirks wohnen müſſen. Die weiteren Beſtimmungen würden dem von dem Komité zu entwerfenden und von der Generalverſammlung der Aktionaire feſtzuſtellenden Statut vorbehalten bleiben, wobei jeder Aktionair nur für je drei Aktien zu einer Stimme, und nicht mehr als zu dreißig Stimmen für eigene und vertretene Aktien zuſammen, berechtigt ſein ſoll, der Beſchluß der Mehrheit aber für jeden abweſenden und nicht vertretenen Aktionair verbindlich iſt.

6) Kommt die Vereinigung nach 2) zu Stande, ſo werden die Subſidiar-Zeichnungen, ſo weit ſie nicht nach 4) definitiv zur Ergänzung eintreten, gelöſcht, und alle Subſidiar-Zeichner aufgefordert, das eventuell erlegte **eine Prozent**, gegen Rückgabe der Interims-Quittung, da wo es eingezahlt iſt, zurückzuempfangen.

7) Die Wahl der Bahnlinie bleibt näheren Ermittelungen und der Feſtſtellung des Staates vorbehalten. Wird der Hauptlinie über Vohwinkel, Haan, Leichlingen und Opladen der Vorzug gegeben, ſo iſt jedenfalls die Strecke von Sonnborn bis Leichlingen vermittelſt einer Nebenlinie durch das Wupperthal für Pferdebeförderung durch unmittelbare Einmündung an beiden Seiten in Verbindung zu ſetzen. Möchte aber durch eintretende Begünſtigungen irgend einer Art, oder in Folge näherer Ermittelungen, die Hauptlinie durch das untere Wupperthal gewählt werden, ſo wird die Befugniß vorbehalten, die Linie über Vohwinkel und Haan ganz aufzugeben.

8) Durch die auf den gegenwärtigen Proſpektus erfolgenden Einzeichnungen wird das unterzeichnete Komité zugleich ermächtigt und beauftragt, alle zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Einleitungen und Vorarbeiten auszuführen, ſo wie namentlich einerſeits mit der Bergiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft, und andererſeits mit dem Staate, Behufs Erlangung der Konzeſſion und angemeſſener Begünſtigungen, in Verhandlung zu treten, und, ſo weit erforderlich, die eingezahlten Gelder zu ſolchen Zwecken zu verwenden.

Schon aus dem Vorſtehenden, namentlich aber aus den umfangreichen techniſchen Unterſuchungen, welche theils durch Privatgeſellſchaften, theils durch den Staat in den letzten 10 Jahren veranlaßt wurden, ergab ſich zur Genüge, daß die projektirte Bahn zu den theuerſten und ſchwierigſten Gebirgs-

bahnen gehörte, und die Ausſicht auf Rentabilität, wenn ſie auch im Proſpekte hinreichend dargelegt worden war, daher nur klein ſein konnte. Wenn auch dieſe Anſicht als Hypotheſe beſtreitbar war und keinen Grund zur Verweigerung der Konzeſſion abgeben mochte, ſo konnte der Staat dennoch nicht die Anlage eines bedeutenden Kapitals in eine Unternehmung gutheißen, welche den Zweck hatte, einen der bedeutendſten Theile des Verkehrs auf der Strecke zwiſchen Köln und Düſſeldorf von der Köln-Mindener Bahn abzulenken. Unterm 6. Mai 1844 wurde daher durch nachſtehendes Reſkript des Finanz-Miniſters das Konzeſſionsgeſuch abgeſchlagen und ſteht ſomit die Ausführung des Unternehmens in der nächſten Zeit nicht zu erwarten.

In Beſcheidung auf die Vorſtellung vom 15. April d. J. wird dem Komité unter Hinweiſung auf die Bekanntmachung vom 11. deſſelben Monats eröffnet, daß dem Konzeſſionsgeſuche für eine Eiſenbahn von Elberfeld über Vohwinkel, Haan und Opladen nach Köln nicht Folge gegeben werden kann, da für eine zweite Eiſenbahnverbindung zwiſchen Elberfeld und Köln, neben derjenigen, welche durch die Düſſeldorf-Elberfelder und die Köln-Mindener Eiſenbahn mit geringem Umwege hergeſtellt wird, ein Bedürfniß überhaupt nicht vorzuliegen ſcheint, in keinem Falle aber die projektirte Bahn, der ſich überdies nach den früheren Unterſuchungen ſehr erhebliche Terrain-Schwierigkeiten entgegenſtellen, von ſo überwiegendem allgemeinen Intereſſe iſt, daß ſich für ſolche eine Ausnahme von der durch die angeführte Bekanntmachung mit Allerhöchſter Genehmigung aufgeſtellten Regel rechtfertigen ließe.

Berlin, den 6. Mai 1844.

Finanz-Miniſterium.

An
das Komité für Anlage einer Eiſenbahn
von Elberfeld nach Köln in Elberfeld.

32. Barmen-Lennep-Kölner Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Etwas ſpäter, als das Komité zu dem vorhergehenden Unternehmen, bildete ſich in Barmen ein gleicher Verein, um die fabrikreichen Gegenden des oberen Wupperthales, Lennep und Hückeswagen, das nahe angrenzende Remſcheid, Wermelskirchen und Kronenberg durch eine Lokomotiv- oder Pferde-Eiſenbahn mit Köln in Verbindung zu ſetzen. Gegen die Ausführung dieſes Projektes, welches gewiſſermaßen mit dem vorhergenannten in Konkurrenz tritt, ſprechen ähnliche Gründe, und ſtellen ſich ſogar die Steigungsverhältniſſe noch viel ungünſtiger als dort.

Die projektirte Bahnlinie zweigt ſich nämlich in Rittershauſen (Oberbarmen) von der Elberfeld-Dortmunder Eiſenbahn ab, geht von da in vielen Windungen bis in die Gegend von Eiſenſtein bei Lüttringhauſen, wo ſie die linksſeitige Bergwand der Wupper erſtiegen hat. Von da wendet ſie ſich auf Born zu, Lennep links laſſend, ſenkt ſich dann in den Bergrinnen der Dhün in die Rheinebene hinab, welche ſie oberhalb Schlebuſch erreicht, und geht endlich über Mülheim nach Deutz. Die Elberfeld-Dortmunder Bahnlinie liegt bei Rittershauſen 522 Fuß, dagegen liegt Eiſenſtein 1010 Fuß, die Stelle

des Bahnhofes bei Lennep muthmaßlich 1052 Fuß, Born 1048 Fuß, Schlebuſch 200 Fuß, Deutz 143 Fuß über der Nordſee. Hieraus ergiebt ſich für die Lenneper Linie von Rittershauſen bis nach Lennep auf 2 Meilen Länge ein Anſteigen von 1 : 88; von da ab bis zum Bergabfall hinter Born auf $\frac{3}{4}$ Meilen Länge ein ſehr unbedeutendes Fallen; von da bis zur Rheinebene bei Schlebuſch auf 3 Meilen Länge ein Fallen von 1 : 84; von da bis Deutz auf $1\frac{1}{2}$ Meilen Länge ein Fallen von 1 : 630. Die Bahn hat hiernach eine Geſammtlänge von $7\frac{1}{4}$ Meilen, und in dieſer Länge kommen 5 Meilen, oder 70 Prozent der ganzen Länge, mit den übermäßigen Steigungen von reſp. $\frac{1}{84}$ und $\frac{1}{88}$ vor, und nur $2\frac{1}{4}$ Meilen, oder 30 Prozent der ganzen Länge, haben mäßige Steigungen. — Dieſe Reſultate ſtehen zwar noch nicht feſt, indem erſt jetzt genauere Nivellements vorgenommen werden; eine weſentlich andere Richtung wird man jedoch, der Verhältniſſe wegen, ſchwerlich wählen können.

Wenn auch die Kapitaliſten unbedachtſam genug ſein möchten, ihr Geld in ſchwierige und theure Gebirgsbahnen, die man als Konkurrenzbahnen zum Nutzen eines gewerbreichen Kreiſes projektirt, anzulegen, ſo dürfte dies jedoch einſtweilen vom Staate nicht genehmigt werden, welcher wohl von der Anſicht ausgeht, daß bei ſo ungünſtigen Terrainverhältniſſen das Bedürfniß einer Eiſenbahn-Verbindung für wichtige, jedoch nicht große Fabrikſtädte für geraume Zeit durch eine Zweigbahn nach der beſtehenden oder im Bau begriffenen Hauptbahn befriedigt werden könne. Daß aber eine ſolche für die oben erwähnten Bergiſchen Gegenden, nachdem der Bau einer Schienenbahn von Elberfeld aus durch den Diſtrikt der Märkiſchen Eiſen- und Stahlwaaren-Induſtrie und die Kohlenreviere der oberen Ruhr nach Dortmund begonnen hat, ein nothwendiges Erforderniß iſt, wenn die daſelbſt befindlichen Eiſen- und Stahlwaarenfabriken nicht tödtliche Nachtheile treffen ſollen, möchte aus folgenden merkwürdigen topographiſchen Verhältniſſen dieſer Gegenden hervorgehen.

Da wo die Wupper unterhalb des Viadukts der Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn bei dem Dorfe Sonnborn das Gebiet der bergiſchen Manufaktur-Induſtrie, das Wupperthal *) verläßt, durchläuft dieſer Fluß, in bald engeren, bald weiteren Krümmungen, ſteile und felſige Thäler, und nimmt aus den mehr oder weniger angebauten Gebirgsgegenden, die er bis zu dem Orte Leichlingen durchſtrömt, 26 Bäche auf. Auf einer Länge von etwa $1\frac{1}{2}$ Meilen von Sonnborn abwärts berührt der Fluß rechts die Fabrikgemeinden Gräfrath, Solingen, Dorp und Höhſcheid, links die Gemeinden Kronenberg, Remſcheid und Burg. Sie bilden mit den Gemeinden Wald und Merſcheid im Kreiſe Solingen, und Lüttringhauſen im Kreiſe Lennep, den Sitz der uralten bergiſchen Eiſen- und Stahlwaaren-Fabriken. Scheiden wir die Theile dieſer Gemeinden aus, welche durch ihren beſſeren Boden vorwiegend ackerbautreibend ſind, ſo bleibt uns ein Flächenraum von ſtark 3 □ Meilen. Auf dieſem Raume unergiebigen Bergbodens leben gegenwärtig an 70000 Seelen,

---

*) Nach dem Sprachgebrauche der neueren Zeit verſteht man unter Wupperthal die Städte Elberfeld und Barmen nebſt Umgebung.

mithin auf der □ Meile über 20000. Daß eine ſo große Menſchenzahl auf einem von der Natur wenig begünſtigten Boden leben und ſich leidlich wohl fühlen kann, rührt von mehreren eigenthümlichen Verhältniſſen her. Dahin gehört vorab der unermüdete Fleiß ſeiner rüſtigen Bewohner, ihre Gewohnheit mit Mäßigem auszureichen und die dadurch bedingte Billigkeit der Fabrikate bei anerkannter Güte. Dadurch allein iſt es auch möglich geworden, daß die dortige Induſtrie in den meiſten Artikeln die Konkurrenz des gewaltigen Englands ſiegreich zu beſtehen vermochte. Ein anderer günſtiger Umſtand hat dieſe Gegenden, ſelbſt bei den unvermeidlichen Konjunkturen, welche nicht ſelten eine bedeutende Verminderung der Produktion vorübergehend herbeiführen, vor dem Elende bewahrt, wie wir es in neueren Zeiten unter ſolchen Umſtänden in den Gegenden Englands erlebten, wo die Bevölkerung faſt ganz auf den Betrieb der Fabriken angewieſen iſt. Dies iſt die aufs Aeußerſte geſteigerte Vertheilung des Grund und Bodens. Der bei weitem größte Theil der Fabrikarbeiter arbeitet ſelbſtſtändig in eigener Werkſtatt und beſitzt eigenen Grund und Boden, wie wenig es auch ſein mag. Selbſt die zur Miethe Wohnenden ziehen auf den in die Pachtbedingungen eingeſchloſſenen Parzellen die nöthigen Kartoffeln und Gartengemüſe. So erleben wir es denn, daß ein Flächenraum, der große unkulturfähige Bergabhänge und Heideſtrecken in ſich ſchließt, von ſtark 60000 Morgen in mehr als 50000 Parzellen zerſplittert iſt. Daß der Arbeiter die Zeit, welche ſein Gewerbe nicht in Anſpruch nimmt, auf die Bearbeitung des Bodens verwendet, um einen Theil der Lebensbedürfniſſe ſelbſt zu gewinnen, hat nicht wenig dazu beigetragen, daß manche Stürme des kommerziellen Verkehrs glücklich überwunden wurden.

Wenn die Natur in dieſen Gegenden einem lebhaften gewerblichen Verkehr, namentlich dem Bau zweckmäßiger Straßen bei den bedeutenden Erhebungen des Bodens, mancherlei Hinderniſſe entgegenſtellt, ſo ſind dieſelben doch in anderer Rückſicht wieder außerordentlich begünſtigt und gleichſam für die herrſchenden Fabrikationszweige geſchaffen. Dahin gehören die ſehr zahlreichen Bäche mit ihren ſtarken Gefällen, die eine große Menge gewerblicher Anlagen möglich machten, welche einer natürlichen Triebkraft bedürfen.

Beiſpielsweiſe führen wir hier die Gemeinde Remſcheid an. Auf dem Gebiete derſelben, welches etwa $\frac{3}{4}$ □ Meilen umfaßt, zählen wir innerhalb und an den Grenzen derſelben 16 Bäche, welche nicht nur einer großartigen Eiſengießerei, einem Stahlwalzwerke, zahlreichen Schleifmühlen, ſondern auch mehr als 68 Hammerwerken die nöthige Waſſerkraft geben. Schon ſeit längerer Zeit ſind hier keine neuen Anlagen für Waſſerkräfte mehr möglich, indem alle Gefälle beſetzt ſind.

Daß bei einer Fabrikgegend wie dieſe, mit ihrem ſchweren Rohmaterial (Eiſen und Steinkohlen) und den ebenfalls ſehr ins Gewicht fallenden Fabrikaten, die möglichſte Erleichterung der Ab- und Zufuhr von weſentlichem Einfluß auf den Flor der Gewerbe iſt, ja im Verhältniß zu anderen Gegenden eine Lebensfrage werden kann, bedarf wohl keines Beweiſes. Als daher im Jahre 1832 die Verbindung des Rheins mit der Weſer durch eine Eiſen-

bahn von Köln aus über Elberfeld durch das Ennepethal und Weſtphalen nach Minden beſchloſſen wurde, ſtellte es ſich als dringendes Bedürfniß heraus, der hieſigen Gegend vermittelſt einer Pferdebahn durch das untere Wupperthal einen Anſchluß an die Hauptbahn, welche das Wupperthal wegen erheblicher Terrainſchwierigkeiten vermied, in weſtlicher und öſtlicher Richtung zu geben, und beide Unternehmen als ein gemeinſames zu betrachten. Dieſer Schritt war um ſo mehr gerechtfertigt, als die Größe der Transportmaſſen und die hohen Frachtſätze der dortigen Gegend einen keineswegs zu verſchmähenden Gewinn in ſichere Ausſicht ſtellten.

Nachdem das erſte Unternehmen zur Verbindung des Rheins mit der Weſer durch eine Eiſenbahn nicht lange nach dem Beginn der Arbeiten aufgegeben wurde, iſt das zweite, deſſen Bahnlinie den bergiſchen Fabrikdiſtrikt ganz umgeht, durch Zinſengarantie des Staats ſichergeſtellt und bereits lebhaft in Ausführung begriffen. Das Wupperthal (Elberfeld und Barmen) erhält ſeinen Anſchluß in der früher projektirten Richtung durch den Bezirk der märkiſchen Eiſen- und Stahlwaaren-Fabriken bei Dortmund. Dieſer Diſtrikt iſt ſeit den letzten Jahrzehnden durch die billigen Schmiedekohlen ganz in ſeiner Nähe, durch die hier noch leichter zu erwerbenden Waſſerkräfte der begünſtigte Konkurrent des Bergiſchen geworden, und manche Artikel, welche Remſcheid früher in großen Maſſen fabrizirte, ſind bereits dahin ausgewandert, und müſſen von den Kaufleuten von dort her bezogen werden. Wenn das Verhältniß nun bereits jetzt für die bergiſchen Gegenden ein ungünſtiges iſt, ſo wird es dieſes in einem weit höheren Grade durch die Elberfeld-Dortmunder Bahn, welche nicht nur die vorzüglichſten Steinkohlen um $\frac{1}{3}$ billiger den märkiſchen Fabriken zuführen, ſondern auch die Preiſe der Lebensmittel, nach dem Aufſchluſſe der fruchtbarſten Gegenden Weſtphalens, dort bedeutend ermäßigen wird. Dieſen, der bergiſchen Induſtrie drohenden Nachtheilen iſt nur allein vorzubeugen durch einen zweckmäßigen Anſchluß dieſer Gegenden an eine Hauptbahn, und zwar durch die projektirte

33. Vohwinkel-Solingen-Remſcheid-Lenneper Eiſenbahn.

Solingen hat bereits erkannt, daß es hier eine Lebensfrage für ſeine alte, durch Jahrhunderte bewährte Induſtrie und das Wohl vieler Tauſende gilt, die derſelben ihre Exiſtenz verdanken, indem es den Bau einer Pferde-Eiſenbahn nach Vohwinkel, zum Anſchluß an die Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn, ſchon längere Zeit beſchloſſen hat. Wenn nun Remſcheid mit ſeinen gewerbreichen Gegenden nicht iſolirt daſtehen will, ein Anſchluß deſſelben in nördlicher Richtung an die Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn aber nicht gut möglich iſt, indem dieſe Linie auf einer Länge von 2 Meilen ein Gefälle von 1 : 88 zeigt, ſo bleibt ihm nichts anderes übrig, als ſich Solingen durch eine Pferdebahn anzuſchließen. Was nun die Bahnlinie betrifft, deren erheblichſte Schwierigkeit der Uebergang durch das Wupperthal vermittelſt zweier geneigten Ebenen iſt, ſo ſind von Solingen aus zwei Richtungen möglich.

Die erſte Linie läßt die Straße von Solingen nach Burg links, umgeht die Anhöhe bei Krahnehöhe und ſchneidet die genannte Straße bei Dorp,

von wo ſie durch eine dortige Thalſchlucht mit einer geneigten Ebene von etwa 200 Ruthen Länge ins Wupperthal geht, welches an der Remſcheider Seite durch eine eben ſolche überwunden wird. Die zweite Linie geht als geneigte Ebene unmittelbar von Solingen aus durch das Thal des Klauberger Baches zur Wupper, folgt dieſer abwärts bis zu dem Thale der Morsbach, oder einer ſehr geneigten Thalſchlucht, welche von der Wupper aus auf der Höhe nordöſtlich von dem Orte Reishagen mündet.

Von hier aus geht die Bahn in weiten Bogen von wenigſtens 200 Ruthen Halbmeſſer an den Ortſchaften Vieringhauſen und Schüttendelle vorbei, läßt hier die Scheiderhöhe links liegen und geht am Abhange derſelben über Büchen, Bruch und Stachelhauſen nach Birgderkamp bei Remſcheid. Von Birgderkamp aus folgt die Bahn der flachen Vertiefung in der Richtung nach Lennep, geht in der Nähe des Neuenhauſes unter der Lennep-Remſcheider Straße her und gewinnt bei dem Gehöfte Mixſiepen das Niveau von Lennep. Eine Zweigbahn vom Uebergangspunkte über die Wupper bis Burg, etwa $\frac{1}{4}$ Meile lang, würde dem bedeutenden Etabliſſement zu Burgthal und den zahlreichen Hammerwerken des Eſch-, Löh- und Burgerbaches, ſo wie den Gemeinden Wermelskirchen, Witzhelden und Burſcheid einen zweckmäßigen Anſchlußpunkt geben. — Was nun die geneigten Ebenen zur Ueberwindung des Wupperthals und die dadurch bedingten ſtehenden Maſchinen betrifft, ſo dürften die lokalen Verhältniſſe der Anlage derſelben vielleicht nirgend ſo günſtig als hier ſein.

In den Gemeinden Solingen und Remſcheid ſind keine Waſſergefälle mehr zu erwerben; jedes wird bereits benutzt. Selbſt ſolche Anlagen, welche durchſchnittlich kaum 8 Monate auf hinreichendes Waſſer rechnen dürfen, werden noch benutzt. Bei der in den letzten Jahrzehnden ſo ungemein geſteigerten Fabrikation hat ſich daher in Solingen ſchon vor Jahren das Bedürfniß zur Anlage von Schleif- und Polirmühlen durch Dampfkraft herausgeſtellt. In Remſcheid beſteht das Bedürfniß nicht minder, und es würde bereits dergleichen Anlagen geben, wenn nicht der hohe Preis der Steinkohlen (10 bis 11 Sgr. pro Zentner) bisher davor abgeſchreckt hätte. Von den beiden ſtehenden Maſchinen würde eine ganz in der Nähe der Stadt Solingen, die andere in einer belebten Gegend Remſcheids ihren Stand erhalten. Beide würden, als Schleif- und Polirmühlen benutzt, nicht nur der Bahn nichts koſten, ſondern, bei billigeren Kohlen, wahrſcheinlich noch einen Gewinn abwerfen. Außerdem bietet dieſe Bahn gegen eine ſolche durch das Wupperthal noch ganz beſondere Vortheile dar. Die letztere würde nur an den Grenzen der Gemeinden Gräfrath, Solingen, Dorp, Kronenberg und Remſcheid, im tiefen, ſteilen Wupperthale ihren Lauf nehmen. Dagegen bringt die vorgeſchlagene Linie die drei wichtigſten Fabrikſtädte der dortigen Gegend, nächſt Elberfeld und Barmen, nicht nur mit der Hauptbahn, ſondern auch unter einander, ohne gewöhnliche Wegeſtrecken, in nächſte Verbindung. Zudem, was wir wohl zu erwägen haben, ſind die eigentlichen Heerde der dortigen Induſtrie, die Hammerwerke, Schleifmühlen und einige andere Anlagen ausgenommen, faſt durchgehends auf den Anhöhen.

Von den 650 Schmiedereien der Gemeinde Remſcheid kommen nicht 80 auf die Thäler; in Solingen und den andern Fabrikgemeinden finden wir ganz daſſelbe Verhältniß. Der Hauptverkehr konzentrirt ſich auf den Höhen. Um dieſe durch den gewöhnlichen Frachtverkehr von der Wupper aus zu erreichen, müſſen aber von dem Wupperthale aus Höhen von 4—500 Fuß über dem Spiegel derſelben, in Entfernungen von ½ bis zu ¾ Meilen, gewonnen werden, was den Vortheil der Bahn für die Induſtrie wieder theilweiſe paralyſiren würde. Wenn die Anhöhen von der Wupper aus nur mit halber Laſt zu erreichen ſind, ſo können die Anlagen in den Thälern mit doppelter Laſt von der Höhe aus gewonnen werden, was ſehr zu bedenken iſt.

Angenommen, die ganze Bahn von Vohwinkel bis Lennep würde Ein Unternehmen, was ohne alle Schwierigkeit von Seiten der Solinger Geſellſchaft und zu beiderſeitigem Vortheil leicht zu Stande zu bringen wäre, ſo würden zu derſelben durch ihre örtliche Lage nothwendig konkurriren: die Gemeinden Gräfrath, Wald, Merſcheid, Solingen, Höhſcheid, Dorp, Burg, Remſcheid, Kronenberg, Lennep, Lüttringhauſen, Hückeswagen, Rade-vorm-wald und Wermelskirchen. Auch würde der ſehr bedeutende Transport von Viktualien aus den Landgemeinden Dhünn, Dabringhauſen, Witzhelden und Burſcheid nach Elberfeld und den vorgenannten Städten unzweifelhaft der Bahn zufallen. Um die hohe Wichtigkeit und Gemeinnützigkeit der Bahn in der angegebenen Richtung einigermaßen anſchaulich zu machen, wollen wir hier eine Ueberſicht*) der Transportmaſſen, inſofern uns Quellen darüber zugänglich waren, mittheilen.

Verzeichniß der Frachtgegenſtände.

A. Steinkohlen.

		Jährl. Bedarf. Zentner.
1)	Für 2000 Haushaltungen in Remſcheid à 25 Pfd. pro Tag	195900
2)	„ 650 Kleinſchmieden à 50 Pfd. pro Tag auf 300 Arbeitstage	97500
3)	Für 68 Hammerwerke à 1100 Ztr.	74800
4)	„ 24 Senſen- und Amboßhämmer à 800 Ztr.	19200
5)	„ die Eiſengießerei zu Burgthal an Coaks	20000
6)	Bedarf der Gemeinde Kronenberg	108576
7)	Desgl. Solingen, Wald und Gräfrath für den Hausbedarf	200000
	Desgl. zum Betrieb der Fabriken	38000
8)	Lennep, Geſammtbedarf an Steinkohlen	118200
9)	Hückeswagen desgl.	82000
10)	Rade-vorm-wald desgl.	43840
11)	Wermelskirchen desgl.	21000
12)	Burg desgl.	19500
13)	Lüttringhauſen desgl.	153875
		1,191691

*) Dieſe Ueberſicht iſt nach den auf Veranlaſſung des jetzigen Provinzial-Steuer-Direktors, Herrn v. Hauer, zu Koblenz, früheren Landraths von Solingen, und den Komités für die Rhein-Weſerbahn in den Jahren 1834 und 35 erfolgten amtlichen Ermittelungen aufgeſtellt, mithin nach Maaßgabe der ſeit jener Zeit um 10 Prozent geſtiegenen Bevölkerung auch geſtiegen.

B. An Urſtoffen für die Fabriken.	Jährl. Bedarf. Zentner.
An Eiſen, einſchließlich des gewalzten und des Roheiſens für die Gießerei zu Burgthal, ferner an Kupfer und Meſſing für die Gemeinde Remſcheid	75000
Desgl. für die Gemeinde Kronenberg	30425
Desgl. Lüttringhauſen	10000
Desgl. im Kreiſe Solingen	65000
Schleifſteine im ganzen Fabrikdiſtrikt	10000
Sonſtiges Material.	
An Holz zu Stielen, Heften, Knöpfen, Packkiſten, Fäſſern; Horn, Knochen, Beiz- und Polirſtoffen, Holzkohlen u. ſ. w. . . .	20000
	210425
C. Konſumtibilien.	
Salz für den Diſtrikt der Bahn	8000
Oel desgl.	40000
Lebensmittel.	
1) Remſcheid: Weizen und Roggen für 2000 Haushaltungen .	30000
Buchweizen, Mehl, Gerſte u. ſ. w.	3000
Kolonialwaaren	10000
2) Kronenberg, nach demſelben Anſatze	36000
3) Burg desgl.	8600
4) Desgl. in den betreffenden Gemeinden des Kreiſes Solingen	18000
Wein.	
Die Konſumtion iſt hier für den Bereich von Remſcheid, Solingen und Kronenberg zu 8000 Haushaltungen, einſchließlich des Bedarfs der Gaſthöfe, angenommen zu	9000
	162600
D. Baumaterialien (nach ſpeziellen Ermittelungen).	
Bauholz	9000
Dielen, Latten u. ſ. w.	6000
Schiefer, Twiſt, Backofenſteine, Kalk, Gips	5000
Gebrannte Mauer- und Dachziegel, Hauſteine	6000
An kleinen Verbrauchsartikeln, Gemüſe, Kartoffeln, Bier, Branntwein, Heu, Stroh, Leder u. ſ. w.	8560
	34560
Abfuhr.	
Aus Remſcheid wöchentlich 120 Ladungen, einſchließlich des Stahls aus den Hammerwerken, welches die Bahn nur theilweiſe durchläuft	93600
Desgleichen aus Kronenberg	23500
Von der Eiſengießerei zu Burgthal	6000
Aus dem Kreiſe Solingen an verſchiedenen Schmiedewaaren und Waffen	20000
Desgl. zu Lüttringhauſen	10000

	Jährl. Bedarf. Zentner.
An wollenen Decken aus der Gemeinde Burg	600
An verſchiedenen Artikeln	400
Zufuhr an Fabrikaten für Remſcheider und Solinger Häuſer aus dem märkiſchen Eiſen- und Stahlwaaren-Diſtrikt	20000
	208660
Ueber die Gemeinden Lennep, Hückeswagen und Rade-vorm-wald liegen uns keine Details über Ein- und Ausfuhr vor. Das Komité zur Anlage einer Eiſenbahn von Barmen über Lennep nach Köln hat an Steinkohlen und Gütern für dieſe Bahn für Hückeswagen . . . . 400000 Ztr. für Lennep . . . . 800000 „ Summa 1,200000 Ztr. in Anſchlag gebracht. Davon ab an Steinkohlen . . . . . . 200700 „ 999300 Ztr.	
Lennep bezahlt an Fracht pro Zentner nach Elberfeld und Rittershauſen für $1\frac{3}{4}$ Meilen 4 Sgr. Von Elberfeld über Vohwinkel, Solingen, Remſcheid nach Lennep ſind $3\frac{1}{4}$ Meilen, pro Meile und Zentner à 6 Pf. gerechnet, macht auf der Bahn $1\frac{2}{3}$ Sgr. bis Lennep. Mithin wird Lennep ſelbſt ſeine oſtwärts kommenden Güter noch mit 50 Prozent Gewinn über die Bahn beziehen. Wir wollen jedoch nur 800000 Ztr. in Anſatz bringen für Hückeswagen und Lennep	800000
Die Gemeinden Wermelskirchen, Witzhelden und Burſcheid verſorgen Elberfeld, Barmen und Solingen mit Kartoffeln, Butter und mancherlei Viktualien	50000
Ausfuhr zur Bahn von Rade-vorm-wald	8000
	858000

Rekapitulation.

a)	An Steinkohlen	1,191691
b)	„ Urſtoffen und Materialien	210425
c)	„ Konſumtibilien	162600
d)	Baumaterialien	34500
e)	Abfuhr	174100
		1,773316
f)	Geſammttransport an Waaren, ausſchließlich der Steinkohlen aus den Gemeinden Hückeswagen, Lennep, Wermelskirchen, Witzhelden, Burſcheid und Rade-vorm-wald	858000

Wenn man nun auch annimmt, daß ein Theil dieſes Transportquantums nicht die ganze Bahn durchläuft, alſo nicht für den ganzen Trakt der Bahn in Anrechnung kommt, ſo giebt es jedoch eine Menge Güter, deren Transportquantum nicht zu ermitteln war und die deshalb nicht zur Anrechnung gebracht ſind. Dahin gehören: Leder, Leinen, Tauwerk und Bindfaden, Glas,

Borſten, Theer, Thran u. ſ. w., deren Maſſen- und Frachtwerth dieſen Ausfall weit überſteigen wird. Das Reſultat der vorſtehenden Aufſtellung würde mithin durch Annahme des vollen Transportquantums keinenfalls beeinträchtigt. Wollen wir eben ſo von dem bedeutenden Perſonenverkehr, welcher der Bahn nothwendig zufallen wird, abſehen und ein Transportquantum von nur 1,770000 Ztr. annehmen, ſo würde die Bahn, wenn der Frachtſatz pro Zentner und Meile zu 6 Pf. ſich ſtellt, gegen die jetzige Landfracht ein Erſparniß von 88500 Thlr., mithin auf der ganzen $2\frac{1}{4}$ Meilen langen Strecke von faſt 200000 Thlr., herbeiführen.

Hieraus wird nun klar, welch ein tödtlicher Nachtheil die bergiſche Induſtrie und mit ihr eine der volkreichſten Gegenden Deutſchlands treffen würde, wenn ihr die Benutzung einer Eiſenbahn ferner entzogen bliebe, während den gleichartigen märkiſchen Gewerben, welche ohnedies jetzt ſchon billiger zu fabriziren im Stande ſind, die Benutzung einer Bahn bald im ausgedehnteſten Maaße vergönnt ſein wird. Bei der größten Umſicht und Thätigkeit würde ohne eine ſolche Bahn ein Wettkampf der dortigen Induſtrie, bei der die hohen Transportkoſten des rohen Materials ſo bedeutend auf die Preiſe der Waaren influiren, mit den märkiſchen nicht mehr möglich ſein und dieſelbe ihrem Untergange raſch entgegen gehen.

Was die techniſche Ausführbarkeit der vorgeſchlagenen Bahnlinie betrifft, ſo dürfen wir hoffen, dieſe durch die nachfolgenden Angaben vollkommen außer Zweifel zu ſtellen.

Die Bahnſtrecke von Vohwinkel nach Solingen hat ſich durch die ſorgfältigſten techniſchen Vorarbeiten bereits als ohne erhebliche Schwierigkeiten ausführbar erwieſen. Was die Strecke von dort nach Lennep betrifft, ſo liegt die Sohle der Windmühle in Solingen, in deren Nähe der Bahnhof zu liegen kommt, 727 Fuß über dem Spiegel der Nordſee, die Stadt Lennep aber 1020 Fuß; es bleibt mithin auf der $1\frac{1}{4}$ Meilen langen Strecke eine Steigung von 273 Fuß zu überwinden. Die Seilebene auf der Remſcheider Seite mündet jedoch auf einer Anhöhe, welche 36 Fuß höher liegt als der entſprechende Punkt an der Solinger Seite, wodurch die Steigung alſo auch um eben ſo viel vermindert wird. Es bleibt ſonach im Mittel eine Steigung von 1:160, die auf der ſchwierigſten Strecke, etwa $\frac{1}{3}$ Meile lang, 1:100 nicht erreichen wird.

Die für die Seilebenen angegebenen Querthäler der Wupper unterhalb Müngſten ſind wie von der Natur dazu geſchaffen. Sie münden faſt einander gegenüber am Ufer der Wupper, und gehen in faſt gleichförmiger Steigung von 1:25—30 bis zu den Scheiteln der gegenüberliegenden Höhen, welche die Bahn in den beiden Gemeinden Solingen und Remſcheid zu gewinnen hat. Auch hat die angegebene Bahnlinie, außer den bereits nachgewieſenen kommerziellen, noch ſehr beachtenswerthe techniſche Vortheile vor denjenigen durch das tiefe, ſteile Wupperthal. Sie läuft, nach Ueberſchreitung des Wupperthals, immer auf der Höhe fort, iſt daher gegen Ueberſchwemmungen und Verſchüttungen geſichert; ferner werden die vielen engen Krümmungen des Wupperthals und die häufigen Uebergänge über Bäche und andere koſtſpielige Bauten hier gänzlich vermieden.

Die Baukoſten einer Pferdebahn nimmt Herr Profeſſor Egen für die dortige Gegend zu 80000 Thlr. pro Meile durchſchnittlich an. Wenn ſich die Koſten auf der Strecke von Vohwinkel nach Solingen durch mancherlei Schwierigkeiten, die hier zu überwinden waren und koſtbare Bauten veranlaßten, höher ſtellen, nämlich für die ganze Strecke zu 160000 Thlr., ſo dürften ſie auf der Strecke von dort bis Lennep die Summe von 80000 Thlr. pro Meile keineswegs erreichen.

$1\frac{3}{4}$ Meile à 80000 Thlr. macht . .	140000 Thlr
$\frac{3}{4}$ dazu	160000 „
$2\frac{1}{2}$ Meilen.	300000 Thlr.

macht pro Meile Baukoſten 120000 Thlr.

Die Meile bringt ein, ohne Perſonentransport, 29733 Thlr., alſo, zu 5 Prozent, die Zinſen von 594660 Thlr.

Außerdem bieten ſich der vorgeſchlagenen Bahn durch bereits projektirte Bahnunternehmungen noch ganz beſonders günſtige Ausſichten für die Zukunft dar. Dahin gehört der genehmigte Ausbau der Prinz-Wilhelmsbahn bei Vohwinkel, wodurch die Steinkohlen der mittlern Ruhr den bergiſchen Gegenden auf einem faſt 3 Meilen kürzeren Wege als aus dem Wittenſchen Reviere zugeführt werden. Ferner der Bau einer Eiſenbahn von Düſſeldorf nach Aachen oder Sittard, wodurch dieſe Gegenden mit Belgien, dann der von Oberhauſen bei Duisburg über Weſel nach Arnheim, wodurch dieſelben mit Holland in nächſte Verbindung kämen. Sind dieſe Bahnen auch noch Projekte, ſo gehören ſie doch zu denen, welchen ſpäter im Intereſſe der Induſtrie und des Verkehrs die Konzeſſion nicht vorenthalten werden wird.

Aus dem Vorſtehenden dürfte zur Genüge hervorgehen, daß die Konzeſſion zum Bau einer Eiſenbahn durch den bergiſchen Diſtrikt, die offenbar zur Lebensfrage für denſelben geworden iſt, höhern Orts nicht im Geringſten beanſtandet werde.

34. Hamm-Münſter Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Bereits im Jahre 1842, als die Richtung der Rhein-Weſerbahn höhern Orts zur Sprache kam, bildete ſich in Münſter Seitens des Magiſtrats, unter Zuziehung von Mitgliedern der Stadtverordneten und der Kaufmannſchaft, ein Eiſenbahn-Komité, welches fortwährend ſeine Thätigkeit unter der Leitung des Ober-Bürgermeiſters darauf verwendete, die Richtung der Hauptbahn über Münſter zu gewinnen. Da nun dieſe Richtung, als nicht mit dem Geſammtintereſſe zu vereinbaren, definitiv verworfen wurde, faßte das Komité den Beſchluß, wenigſtens Münſter durch eine Zweigbahn mit der Haupt-Eiſenbahn von Minden nach Köln in Verbindung zu ſetzen. Hamm bot zu dieſem Anſchluſſe die beſte Gelegenheit dar, indem eine Eiſenbahn von Münſter bis Hamm ſenkrecht die Hauptbahn trifft, man alſo auf gleichem Wege einestheils nach dem Rhein, anderntheils nach Berlin gelangen kann, und zugleich eine Zweigbahn nach Münſter von keinem anderen Punkte jenſeits der Lippe leichter auszuführen ſein wird.

Jn Münſter fand dies Unternehmen lebhaften Anklang, und waren die ſtädtiſchen Behörden ſogleich bereit, das Terrain zum Bahnhofe, welches auf 40000 Thlr. veranſchlagt war, unentgeltlich herzugeben.

Unterm 3. Februar erließ hierauf das Komité in Münſter eine Aufforderung zur Theilnahme, in welcher es unter Anderm heißt:

„Für Münſter iſt die Zweigbahn von großer Wichtigkeit. — Sie wird die Stadt mit der Weltſtraße — denn dazu muß die Rhein-Weſer Eiſenbahn ſich geſtalten — in direkte Verbindung bringen, außerdem lebhaften Verkehr mit der Grafſchaft Mark, dem Bergiſchen und der Rheinprovinz herbeiführen und für bedeutende Geldkräfte geeignete Gelegenheit der Verwendung ſchaffen. Jn Beziehung auf Münſter wird daher eine Bahn von Hamm hierher eine eigentliche Zweigbahn ſein und den Bedingungen unterliegen, die der Staat auch anderen Zweigbahnen gewährt.

Die beſagte Bahn wird aber auch, ganz unabhängig von der Stadt Münſter, eine hohe Wichtigkeit haben, in ſofern ſie die ſeit vielen Jahren projektirte und von Tag zu Tag als dringend nöthiger erſcheinende Verbindung der Lippe mit der Ems vermitteln wird. Dieſe Verbindung ſollte früher mit einem Aufwande von etwa 900000 Thlr. durch einen Kanal hergeſtellt werden, und der Staat beabſichtigte zur Ausführung deſſelben zu ſchreiten; ein Plan, der nachher nur wegen des nicht zu beſchaffenden Speiſewaſſers wieder aufgegeben wurde. Es läßt ſich hierauf die Hoffnung gründen, daß der Staat geneigt ſein möge, dem Zweck der Verbindung der Lippe mit der Ems — der Haupt-Eiſenbahn mit der Nordſee — außerordentliche Unterſtützung zu gewähren.

Abgeſehen hiervon nehmen wir an, daß der Staat einſtweilen der Zweigbahn von Hamm nach Münſter dieſelben Begünſtigungen gewähren wird, die dem Vernehmen nach der Bahn von Elberfeld nach Dortmund gewährt ſein ſollen, nämlich die Uebernahme von einem Viertheil der erforderlichen Aktien, mit Verzichtleiſtung auf Zinſen von $3\frac{1}{2}$ Prozent, ſo lange die Aktionäre nicht 4 Prozent Zinſen erhalten. Das erforderliche Kapital beträgt nach einer approximativen Berechnung beiläufig 1,350000 Thlr.; hiervon ab $\frac{1}{4}$, als Betheiligung des Staats, blieben 1,025000 Thlr. Von der Wahrſcheinlichkeit der Herbeiſchaffung dieſer Summe hängt weſentlich die Beſtimmung der Richtung der Rhein-Weſerbahn — ob über Hamm oder über Soeſt — ab. Jetzt iſt alſo der Augenblick da, wo die Einwohner von Münſter die Liebe zu der Vaterſtadt bewähren, deren Gedeihen feſt begründen und ſich ſelbſt durch Betheiligung an einem vortheilhaften Unternehmen Gewinn bereiten können. Die Waarenzüge von der Ems zur Lippe ſind ſchon jetzt ſehr bedeutend, werden aber gewiß durch eine Eiſenbahn noch mehr geſteigert werden. Ebenſo lehrt die Erfahrung aller Länder, wie ganz ungemein insbeſondere der Perſonenverkehr durch eine Eiſenbahn gehoben wird; es läßt ſich daher mit Beſtimmtheit erwarten, daß eine große Anzahl Reiſender aus Holland, Oſtfriesland, Oldenburg u. ſ. w. von hier aus den Anſchluß an die Eiſenbahn bewirken und ſo Konkurrenz und Verkehr hier am Orte vermehren werde. Unſere Anſtrengungen dürfen dabei auf Unterſtützung der ganzen Umgegend ſowohl, als der

Stadt Hamm und ihrer Umgebung, rechnen. Wohl zu hoffen iſt auch, daß die Stände der betreffenden Kreiſe durch koſtenfreie Beſchaffung des Terrains zur Bahn ein Unternehmen fördern werden, das um ſo mehr ihnen Vortheil zu bringen geeignet iſt, als der größere Theil der Baukoſten für Tagelohn der geringeren Klaſſe der Kreiseingeſeſſenen zufließen wird."

In Folge dieſer Aufforderung begann die Zeichnung der Aktien und nahm ſowohl in Münſter als auch außerhalb einen ſehr guten Fortgang. Von dem Komité wurde während dieſer Zeit ein Antrag, um Konzeſſionirung des Unternehmens unter obigen Bedingungen und um Bewilligung der Koſten für die Vorarbeiten dieſer Zweigbahn aus Staatsmitteln, an das Finanz-Miniſterium gerichtet; durch nachſtehende Verfügung des Ober-Präſidenten von Weſtphalen vom 4. März 1844 wurde demſelben jedoch hierauf Folgendes eröffnet.

„Der Antrag vom 12. v. M. wegen Konzeſſionirung einer Zweig-Eiſenbahn von hier nach Hamm iſt zwar höheren Orts von mir mit nach Lage der Sache begründeter Hoffnung eines günſtigen Erfolges bevorwortet worden: in Folge einer Verfügung des Herrn Finanz-Miniſters Excellenz vom 28. v. M. muß ich jedoch und zugleich auf das an Hochdenſelben gerichtete Geſuch des Magiſtrats vom 16. c. mit Bedauern eröffnen, daß die von mir ausgeſprochene Vorausſetzung:

es werde der Staat ein Viertheil der Aktien übernehmen und auf Zinſengenuß verzichten, bis die übrigen Aktionäre 4 Prozent Zinſen erhalten haben,

nicht verwirklicht werden kann. Denn die Unterſtützung und Betheiligung des Staates muß dermalen nothwendig auf die bei den Verhandlungen mit den ſtändiſchen Ausſchüſſen gedachten großen Haupt-Eiſenbahn-Verbindungen beſchränkt bleiben, da die disponibel zu machenden Fonds bei weitem nicht ausreichen, um auch die ſonſtigen Verbindungen, welche für wichtig und nützlich anzuerkennen ſind, durch Betheiligung und Unterſtützung des Staates zu fördern.

Zu Gunſten der Elberfeld-Wittener Bahn iſt lediglich aus der beſonderen Rückſicht auf die früheren Verhältniſſe, in Folge deren das ſchon vollſtändig vorbereitete Unternehmen wieder aufgegeben werden mußte, eine Ausnahme in Ausſicht geſtellt worden, ſo daß dasjenige, was für dieſe Bahn gewährt werden möchte, überall nicht als eine für die Zweigbahnen überhaupt zu erwartende Unterſtützung angeſehen werden kann.

Hiernach kann das Konzeſſionsgeſuch des Magiſtrats keine Berückſichtigung finden, wie denn auch der Antrag auf Bewilligung der Koſten für die Vorarbeiten nicht zu gewähren iſt, indem die Annahme, daß des Hochſeligen Königs Majeſtät für ſolche Zwecke 1 Million Thaler legirt habe, auf einem Irrthum beruht. Die Einleitung des projektirten Eiſenbahn-Unternehmens wird ganz nach den im Amtsblatt von 1839 S. 17 bekannt gemachten allgemeinen Beſtimmungen ohne Betheiligung des Staates zu treffen ſein, und erſt dann, wenn in Gemäßheit derſelben die Sache gehörig vorbereitet iſt, wird die Konzeſſion dafür beantragt werden können, wenn auch der fraglichen

Eiſenbahn-Verbindung allerdings ein ſolches Intereſſe beizumeſſen iſt, daß die Genehmigung derſelben an ſich nicht zu bezweifeln ſein möchte. — In dieſer letzten Beziehung darf ich die Hoffnung ausſprechen, daß bei der lebhaften Theilnahme, welche ſich in der letzten Zeit ſowohl in der hieſigen Stadt als in deren Umgegend für das Unternehmen ausgeſprochen und die richtige Würdigung der großen Wichtigkeit des Unternehmens bethätigt hat, die Einzeichner zur Zurücknahme ihrer Anerbietungen wegen der verfehlten Vorausſetzung eines Allerhöchſten Zuſchuſſes ſich nicht veranlaßt finden werden, der Zuſchuß vielmehr durch anderweite Theilnahme bald gedeckt und mit Hülfe der anſehnlichen auswärtigen Darbietungen der Fonds vollſtändig geſichert werden wird."

Die Vorausſetzungen, unter welchen die Einzeichnungen für dieſe Eiſenbahn unterm 3. Februar 1844 geſchehen waren, hatten ſich alſo nicht verwirklicht, indem, wie aus dem Vorſtehenden hervorgeht, Seitens der Staatsbehörde die in Anſpruch genommene Begünſtigung und Theilnahme an dem Bau abgelehnt worden war; die früher angemeldeten Aktienzeichnungen waren alſo auch dadurch von ſelbſt erloſchen.

Unterm 15. Mai erhielt jedoch das Komité vom Finanz-Miniſter die Zuſage der Konzeſſion zum Bau der Bahn, und bei dem anerkannten Nutzen derſelben trug das Komité kein Bedenken, den Bau derſelben ganz aus eigenen Mitteln der Aktionäre, ohne Unterſtützung von Seiten des Staats oder ſonſtige Beihülfe, zu unternehmen und zu dem Ende eine neue Subſkription von Aktien unterm 30. Mai 1844 zu eröffnen. Bei derſelben ſollten denjenigen Bewohnern der Provinz Weſtphalen, welche bei der erſten Subſkription bereits Aktien eingezeichnet hatten, vorzugsweiſe eine gleiche Anzahl derſelben reſervirt werden, wenn ſie ſich darüber bis zum 15. Juni deſſelben Jahres erklärten. Einzeichnungen von Andern als den frühern Anmeldern in- und außerhalb der Provinz konnten ebenfalls bis zu dem angegebenen Tage erfolgen; das Komité behielt ſich jedoch vor, demnächſt zu beſtimmen, ob und wie weit die angemeldeten neuen Zeichnungen angenommen werden könnten.

Bei den ſämmtlichen Aktienzeichnungen gelten übrigens nachſtehende Bedingungen:

1) Das Aktien-Kapital iſt vorläufig auf **1,300000** Thlr. feſtgeſetzt, jede Aktie zu **100** Thlr.

2) Der Unterzeichnete verpflichtet ſich auf Verlangen, als Beitrag zu den Koſten der Vorarbeiten, zur Einzahlung von **1** Prozent gegen Aushändigung einer Interims-Quittung, deren Betrag demnächſt angerechnet, jedoch bis dahin nicht verzinſet wird.

3) Dieſe Quittung oder der Zuſicherungsſchein über die gezeichnete Aktie berechtigen den Eigenthümer oder deſſen Bevollmächtigten zum Eintritt in die erſte Generalverſammlung.

4) Die erſte Generalverſammlung wird durch die Zeitungen von Münſter, Köln und die Allgemeine Preußiſche Zeitung einberufen.

5) Wer in der Generalverſammlung nicht perſönlich oder durch einen Bevollmächtigten erſcheint, unterwirft ſich den durch die Verſammlung mit

einfacher Stimmenmehrheit, jede Aktie für eine Stimme zählend, gefaßten Beſchlüſſen.

Die Einzeichnungen wurden am 15. Juni geſchloſſen und lieferten ſo günſtige Reſultate, daß mehr als das Zehnfache angemeldet war. Es ſteht deshalb zu erwarten, daß die Vorarbeiten begonnen und die weiteren Schritte zur Förderung des Unternehmens gethan werden.

Da die Stadt Münſter ſich erboten hat, das Terrain zum Bahnhof unentgeltlich herzugeben, und da ſich ferner wohl mit Sicherheit erwarten läßt, daß die von der Bahn zu durchſchneidenden Kommunen einen großen Theil der erforderlichen Grundſtücke aus ihren Mitteln beſchaffen werden, ſo dürfte das für die etwa $4\frac{1}{2}$ Meilen lange Bahnſtrecke veranſchlagte Baukapital von 1,300000 Thlr., alſo durchſchnittlich 288890 Thlr. pro Meile, gewiß genügen, indem ſich der Bahnlinie ſehr wenig Terrainſchwierigkeiten darbieten und dieſelbe eine große Strecke hindurch über wüſten unangebauten Heidegrund läuft, wovon der Morgen vielleicht nicht mehr als 15 bis 20 Thlr. koſten wird.

Die Rentabilität dieſer Bahn kann um ſo mehr außer Zweifel ſein, als hierdurch die ſo lange auf andere Weiſe projektirte Verbindung zwiſchen der Ems und der Lippe zu Stande kommt.

Schon der Staatsvertrag zwiſchen den Kronen Preußen und Hannover vom 13. März v. J., durch welchen der bisherige hannoverſche Durchfuhrzoll auf der Ems aufgehoben und dadurch der Verkehr auf dem letztgenannten Fluſſe außerordentlich vermehrt iſt, hat dieſe Verbindung im Auge gehabt, indem nicht nur die Schiffbarmachung der Ems bis Greven, ſondern auch die Anlage einer Chauſſee von Greven nach Münſter darin feſtgeſetzt iſt. Letztere wird gegenwärtig (Juli 1844) ſchon verdungen und ſteht deren Eröffnung, wo nicht früher, doch jedenfalls gleichzeitig mit der Eröffnung der Eiſenbahn nach Hamm zu erwarten. Daſſelbe gilt von der Chauſſee nach Holland, woran auf's eifrigſte gearbeitet und deren erſte Strecke von Münſter aus wahrſcheinlich ſchon im Auguſt 1844 zur Befahrung eröffnet wird. Münſter bildet alsdann den Knotenpunkt der Verbindung zwiſchen Holland, Oſtfriesland, der Grafſchaft Mark und dem Rhein, ſo daß eine ausgezeichnete Frequenz der Zweigbahn nach Hamm keinem Zweifel mehr unterliegen kann. Dieſe würde ſich jedoch noch bedeutend ſteigern, wenn die beabſichtigte Verbindung Münſters mit Emden längs der Ems durch eine Eiſenbahn zu Stande käme, da wohl nie eine Fluß- und eine Chauſſeeverbindung eine Eiſenbahn aufwiegen wird.

35. Dortmund-Münſter-Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Die Nachricht, daß die Bergiſch-Märkiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft die Konzeſſion zur Anlage einer Eiſenbahn von Elberfeld bis Dortmund, zum Anſchluß an die Köln-Mindener Eiſenbahn, erhalten habe, gab zunächſt die Idee an die Hand, dieſe Bahn von Münſter bis Dortmund weiter zu führen. Indeſſen war der Gedanke noch nicht zur vollen Reife gediehen, als es plötz-

lich verlautete: daß nach Allerhöchſter Beſtimmung die Stadt Hamm die Hauptbahn erhalten ſolle und dieſe Beſtimmung unter der Vorausſetzung erfolgt ſei, daß die Stadt Münſter durch eine Zweigbahn mit Hamm verbunden werde. So niederſchlagend dieſe Nachricht im erſten Augenblick auch erſchien, ſo konnte man ſich doch von dem Gedanken nicht losreißen, daß eine Eiſenbahn von Dortmund direkt nach Münſter, als Fortſetzung der Elberfeld-Dortmunder Bahn, im Allgemeinen weit überwiegendere Vortheile darbiete. Es war daher keine Zeit zu verlieren, beſonders da man in Münſter ſchon mit der Aktienzeichnung für die Zweigbahn nach Hamm begonnen hatte. Aus dieſen Gründen wurde unterm 4. März 1844 in Dortmund ein proviſoriſches Komité zur Anlage einer Eiſenbahn von Dortmund nach Münſter gebildet, welches ſich zunächſt angelegen ſein ließ, die Materialien für den zu entwerfenden Proſpektus zu ſammeln, gleichzeitig aber auch nicht nur den Finanz-Miniſter, ſondern auch den Ober-Präſidenten von Weſtphalen, ſowie das Komité für die Zweigbahn von Münſter nach Hamm, von dem Vorhaben in Kenntniß zu ſetzen. Unterm 14. März 1844 erließ hierauf das Komité den nachſtehenden Proſpektus, mit ſelbigem die Grundlagen, worauf das Unternehmen gebaut war, ſowie die Bedingungen, unter welchen zur Aktienzeichnung aufgefordert wurde, bekannt machend.

„Die Rhein-Weſer-Bahn wird als mächtige Pulsader der Induſtrie Rheinland-Weſtphalen in der Richtung von Oſten nach Weſten durchziehen; die Nothwendigkeit des Anſchluſſes an dieſelbe muß mehrere Zweigbahnen hervorrufen.

Demgemäß iſt bereits die Ausführung der Bergiſch-Märkiſchen Eiſenbahn feſtgeſtellt; von Elberfeld ausgehend erreicht ſie in Dortmund die Hauptbahn. Eine Fortſetzung von 1¼ Meilen in nördlicher Richtung zur Lippe iſt dringendes Bedürfniß, um dieſem Strome und dem Niederrheine die trefflichen Steinkohlen der benachbarten Reviere, welche ſchon jetzt jährlich 4 Millionen Zentner gewinnen und in Vergrößerung der Ausbeutung faſt unbeſchränkt ſind, zuzuführen.

Zum Bau dieſer Bahnſtrecke trat bereits 1834 eine Geſellſchaft zuſammen, welche auch unterm 16. Mai 1835 die Genehmigung des Staats erlangte. Die Ausführung unterblieb nur aus dem Grunde, weil man den Anſchluß an die Rhein-Weſerbahn beabſichtigte und dieſe durch bekannte Hinderniſſe zum Erliegen kam.

Das ungemein günſtige Reſultat der vorgenommenen Vermeſſung war: daß die Linie theilweiſe horizontal oder mit einem ſanften Abfallen, welches nur an einem Punkte 1:250 ergab, die Lippe erreichte. — Auf dieſem Strom bewegten ſich nach amtlichen Nachweiſen 1840 1,600000 Zentner Güter aller Art; 1843 wurden allein 100000 Zentner Roheiſen von Lünen nach Dortmund bezogen.

Von der Lippe bei Lünen bis Münſter beträgt die Entfernung 5¾ Meilen, und die Idee liegt nahe, auf dieſem Wege vermittelſt Durchführung der Eiſenbahn die Hauptſtadt Weſtphalens mit der gewerblichen Bevölkerung von Berg und Mark zu verbinden.

oder angemeſſen ſein möchte, höchſtens auf 1¼ Million Thaler annehmen. Die Unterſtützung muß daher auf die Beſchaffung dieſer 1¼ Million Thaler beſchränkt bleiben. Es bleibt indeſſen der Geſellſchaft unbenommen, die nach dem Beſchluſſe der General-Verſammlung vom 31. Mai und 1. Juni v. J. außerdem noch aufzubringende eine Million Thaler Behufs der Herſtellung eines Doppelgeleiſes in der ganzen Ausdehnung der Bahn und Behufs der projektirten Führung der Bahn in den Kölner Freihafen nach ihrem Ermeſſen aufzunehmen und zu verwenden, wenn ſie ohne Mitwirkung des Staats dieſelbe zu beſchaffen vermag; auch ſoll die Aufbringung der ebengedachten einen Million Thaler durch die Bedingungen, unter denen die Unterſtützung des Staats für die Beſchaffung der obigen 1¼ Million Thaler gewährt wird, nicht erſchwert werden.

Was nämlich die Art der Unterſtützung anlangt, ſo kann dieſelbe nur auf dem in dem Erlaſſe vom 24. November v. J. bereits angegebenen Wege erfolgen, dergeſtalt, daß für die fraglichen 1¼ Million Thaler eine Zinſengarantie von 3½ Prozent Seitens des Staats gewährt wird, daß aber die Verzinſung dieſer 1¼ Million Thaler, ſowie ein jährlich zur Amortiſation derſelben zu verwendender, mindeſtens auf ½ Prozent anzunehmender Betrag aus dem Ertrage des Unternehmens vorweg zu entnehmen iſt, bevor den 4½ Millionen Thaler Aktien Zinſen oder Dividende zu Theil wird, und daß nur die bereits gemachte Anleihe von 2½ Millonen Thaler hinſichtlich der Verzinſung und der Amortiſation der neuen Anleihe von 1¼ Million Thaler vorgeht. Damit jedoch der Geſellſchaft freie Hand verbleibe, auch die anderweite eine Million Thaler aufzunehmen, ſoll es derſelben vorbehalten bleiben, dieſe eine Million zu gleicher Priorität mit jenen 1¼ Million Thlr. anzuleihen, ſo daß ſolche hinſichtlich der Verzinſung und Amortiſation aus dem Ertrage des Unternehmens mit den Seitens des Staats zu garantirenden 1¼ Million Thaler konkurrirt, wie denn auch in dem mehrerwähnten Erlaſſe vom 24. November v. J. nicht, wie Sie annehmen, geſagt worden iſt, daß der unter Zinſengarantie des Staats aufzunehmende Betrag der etwa weiter noch zu machenden Anleihe eben ſo wie den Aktien vorgehen müſſe.

Da aber die Unterſtützung des Staates nur für den oben gedachten Zweck eintreten kann, ſo kann die zugeſicherte Zinſengarantie für 1¼ Million Thaler nur unter der Bedingung gewährt werden, daß dieſe 1¼ Million Thaler zunächſt zur Vollendung der Bahn von Aachen zur belgiſchen Grenze mit einfachem Geleiſe, dann zur Anlegung eines Doppelgeleiſes auf einer geeigneten Zwiſchen-Sektion zu verwenden ſind, und daß erſt der dafür etwa nicht erforderliche Ueberſchuß zur Führung der Bahn in den Kölner Freihafen oder zur Deckung der bereits aufgenommenen Vorſchüſſe benutzt werden darf Demgemäß wird von dem Kommiſſarius für die Rheiniſche Eiſenbahn die geeignete Kontrole über die Verwendung der 1¼ Million Thaler zu führen ſein.

Falls die Rheiniſche Eiſenbahn-Geſellſchaft von dem obigen Erbieten Gebrauch zu machen gedenkt, erkläre ich mich zugleich bereit, wenn es gewünſcht wird, von den unter Zinſengarantie des Staats zu emittirenden Obligationen zum Belaufe von 1¼ Million Thaler einen Betrag von 500000 Thlr. Seitens der Staatskaſſe zu übernehmen, und dieſe 500000 Thlr., damit die Arbeiten nicht ins Stocken gerathen, ſchon vor der Ausfertigung der Obligationen nach und nach, wie es das Fortſchreiten der Arbeiten bedingt, vorſchußweiſe unter der Bedingung zahlen zu laſſen, daß dafür ein gleicher Betrag an garantirten Obligationen ausgehändigt und der Vorſchuß bis zu dem Zeitpunkte, von welchem ab die damit auszugebenden Zins-Koupons laufen, mit 3½ Prozent verzinſt werde.

Hiernach ſehe ich Ew. Wohlgeboren Erklärung über die nach Obigem der Rhei-

Nach den vorſtehenden Erörterungen würden dem Bahnverkehr zufallen:
1) der Steinkohlentransport zur Lippe und für das Binnenland bis Münſter;
2) theilweiſe die Handelsgüter, welche ſich zwiſchen Lünen und Weſel auf der Lippe bewegen;
3) der Verkehr von Berg und Mark mit den Emsgegenden und der Nordſee;
4) der Perſonentransport auf Münſter und auf einen Theil des nördlichen Deutſchlands;
5) Getreide, Holz und andere Materialien. Die Rentabilität läßt ſich deshalb um ſo weniger bezweifeln, da das Terrain nur geringe Hinderniſſe bietet und ſehr billig zu erwerben iſt. Kunſtbauten, eine gewöhnliche Brücke ausgenommen, ſind nicht erforderlich.

Die Länge der Linie von Dortmund über Lünen auf Münſter beträgt 7¼ Meile, alſo 3 Meilen kürzer als über Hamm. Nach dem Maaßſtabe der Braunſchweiger Bahnen würde die Meile nebſt Inventar für 150000 Thlr. zu bauen ſein. Ein Kapital von 1,400000 Thlr. ſtellte ſich demnach für die wichtige Unternehmung als genügend heraus, da Holz, Eiſen und Arbeitslohn weniger Koſten als auf jeder andern Strecke verurſachen.

Der Ausbau dieſer 7¼ Meilen würde, außer den provinziellen Intereſſen, den Handel Norddeutſchlands im Allgemeinen ſehr weſentlich berühren, und darf deshalb die Unternehmung warme Anerkennung in weiten Kreiſen erwarten, ohne des Börſenſpiels zu bedürfen.

Auf dieſe Hoffnung geſtützt, ladet das proviſoriſche Komité zur Aktienzeichnung unter nachſtehenden näheren Bedingungen ein:
1) Das Aktienkapital beſteht aus 1,400000 Thlr., jede Aktie zu 100 Thlr. preußiſches Kourant.
2) Einzeichnungen können erfolgen bei
den Herren van der Heydt-Kerſten und Söhne in Elberfeld,
„ „ Lindenkampf und Olfers in Münſter,
„ „ Adolph Schmedding und Söhne daſelbſt
und bei unſerm Komité.
3) Der Unterzeichner verpflichtet ſich, als Beitrag zu den Koſten der Vorarbeiten, gegen Aushändigung einer Interimsquittung von Seiten des Bankhauſes, zur Einzahlung von 1 Prozent, welches angerechnet wird.
4) Dieſe Quittung, und nur ſie, berechtigt den Eigenthümer oder deſſen Stellvertreter zum Eintritt in die erſte General-Verſammlung.
5) Die erſte General-Verſammlung wird durch die Zeitungen von Köln, Elberfeld und Münſter einberufen.
6) Wer in der General-Verſammlung nicht perſönlich oder durch einen Bevollmächtigten erſcheint, unterwirft ſich den durch die Verſammlung mit einfacher Stimmenmehrheit, jede Aktie für eine Stimme zählend, gefaßten Beſchlüſſen."

Nach der Veröffentlichung dieſes Proſpektus ging die Aktienzeichnung mit überraſchender Schnelligkeit vor ſich, weshalb man es für zweckmäßig

1) Der Vorſchuß kann nur zu dem Zwecke erfolgen, um etwa rückſtändige Zahlungen für ausgeführte Arbeiten und Lieferungen, welche durch die vorhandenen Geldbeſtände nicht gedeckt werden, zu beſtreiten, und die Arbeiten auf der Strecke von Aachen bis zur belgiſchen Grenze in ihrem gewöhnlichen Gange zu erhalten, nicht aber zu anderen Zwecken. Derſelbe iſt daher auch nur nach und nach, nachdem der Herr Kommiſſarius ſich verſichert haben wird, daß der zu zahlende Betrag für den obigen Zweck nothwendig ſei, und nur dazu verwendet werde, zu gewähren.

2) Der geleiſtete Vorſchuß wird auf diejenigen 500000 Thlr. angerechnet, welche nach Inhalt des Erlaſſes vom 24. Februar d. J., wenn es Seitens der Geſellſchaft gewünſcht wird, von der Staatskaſſe gegen einen gleichen Betrag an Obligationen der unter Zinſengarantie des Staates aufzunehmenden Anleihe von 1¼ Million Thaler gewährt werden ſollen, und iſt vom Zahlungstage ab bis zu dem Zeitpunkte, von welchem ab die Zins-Koupons der ſeiner Zeit auszuhändigenden Obligationen laufen, mit 3½ Prozent zu verzinſen.

Sollte auf das in dem Erlaſſe vom 24. Februar d. J. gemachte Erbieten nicht eingegangen werden, und ſonach die Emiſſion der ebengedachten garantirten Obligationen nicht erfolgen, ſo iſt der geleiſtete Vorſchuß ſofort zu erſtatten und bis zum Tage der Rückzahlung mit 3½ Prozent zu verzinſen.

Ich überlaſſe hiernach der Direktion, ihre Anträge an den Herrn Regierungs-Präſidenten von Gerlach zu richten.

Im Uebrigen ſehe ich über die in dem Erlaſſe vom 24. Februar d. J. enthaltene Anerbietung baldmöglichſt der beſtimmten Erklärung entgegen.

Berlin, den 28. Februar 1843.

Der Finanz-Miniſter,
von Bodelſchwingh.

Die Bedenken, welche durch die Beſcheide vom 24. und 28. Februar hervorgerufen wurden, waren im Weſentlichen folgende:

1) Die Direktion durfte aus dem Gelde, welches durch die mit Staatsgarantie zu bewirkende Anleihe zunächſt flüſſig wurde, nicht die erhaltenen Vorſchüſſe zurückzahlen. Dieſe waren indeſſen zu nichts Anderem als zu ſolchen Ausgaben verwendet, welche dem Miniſterium früher, als zur Fertigſtellung der Bahn erforderlich, angegeben worden.

2) Aus der durch Staatsgarantie zu beſchaffenden Anleihe durfte nichts zur Anlage des Bahnhofes in Köln verwendet werden. Dennoch erſchien eine Verwendung zu dieſem Zwecke viel dringlicher als die Anlage eines Doppelgeleiſes auf einer Zwiſchen-Sektion, weil die Bahn ihren ſtaatlichen und kommerziellen Zweck erſt dann ganz erfüllte, wenn ſie zur Ueberladung unmittelbar an den Rhein ſich anſchloß und bis zu dem Freihafen in Köln reichte, und weil außerdem die Geſellſchaft durch einen Vertrag mit der Stadt Köln dazu verpflichtet war.

3) Die Negozirung von 1 Million Thaler Anleihe ohne Staatsgarantie wurde eine um ſo ſchwierigere Aufgabe, als die Kapitaliſten zu der damaligen Zeit eine baldige Emiſſion von vielen Eiſenbahn-Papieren mit Staatsgarantie erwarteten.

Es entſtand nun die Frage, ob der Adminiſtrationsrath es dem Intereſſe der Geſellſchaft für angemeſſen erachtete, das Anerbieten des Staates anzu-

nehmen, oder aber die Entſcheidung darüber der General-Verſammlung zu überlaſſen. Im letzteren Falle durfte unmittelbare Einſtellung der Arbeiten nicht zu vermeiden ſein, und es entſtand die weitere Frage, ob dieſes der Geſellſchaft in ihrem Verhältniſſe zum Staate nützlich oder nachtheilig ſei. Im erſteren Falle wurde der Geſellſchaft die Möglichkeit benommen, in der augenfälligſten Weiſe dem Staate das Bedürfniß einer wirklichen Unterſtützung der Aktionäre zu zeigen, und ſie wurde zur Durchſetzung ihrer Anſprüche auf Petitionen und Vorſtellungen, durch welche an die Billigkeit des Staates appellirt wurde, beſchränkt.

In Erwägung dieſer Umſtände wurden deshalb vom Adminiſtrationsrath in ſeiner Sitzung am 18. März 1843, nach mehrfachen Erörterungen über die beiden Fragen:

1) Soll das Anerbieten des Staates jetzt einfach angenommen werden?
2) Welche Maaßnahmen ſind in Beziehung auf die Unterſtützungs-Anſprüche der Geſellſchaft zu beſchließen?

nachſtehende Beſchlüſſe mit großer Majorität angenommen:

ad 1) Obgleich das in dem Miniſterial-Reſkripte vom 24. Februar d. J. gemachte Anerbieten des Staates den Anſprüchen nicht genügt, welche die Geſellſchaft nach der Ueberzeugung des Adminiſtrationsrathes auf wirkſame Unterſtützung hat, indem die dargebotene Hülfe an und für ſich weder ausreichend für die Bedürfniſſe iſt, noch eine wirkliche Staatsunterſtützung der Aktionäre darſtellt; da jedoch nach der Lage der Verhältniſſe die Nichtannahme des Anerbietens des Staates ein unverzügliches Einſtellen aller Arbeiten auf der Rheiniſchen Eiſenbahn zur Folge haben würde, nimmt der Adminiſtrationsrath das gedachte Anerbieten an.

ad 2) Der Adminiſtrationsrath wird unverzüglich eine Vorſtellung an den Finanz-Miniſter richten, um zuvörderſt die Aufhebung der geſtellten läſtigen Bedingungen zu bewirken und im Allgemeinen die Zuverſicht auszuſprechen, der Staat werde der Geſellſchaft in der Folge eine wirkliche Unterſtützung angedeihen laſſen. Der Adminiſtrationsrath beauftragt die Direktion, in der ihr geeignet ſcheinenden Weiſe die Befriedigung der Anſprüche der Geſellſchaft auf eine ſolche Unterſtützung zu bewirken zu ſuchen.

Auf den von der Direktion dem Finanz-Miniſter hierüber eingereichten Antrag erfolgte ein Reſkript deſſelben unterm 21. April 1843, wodurch die in der Beſcheidung vom 24. Februar deſſelben Jahres geſtellten Bedingungen dahin modifizirt wurden, daß aus dem Ertrage der mit Staatsgarantie zu emittirenden Obligationen von $1\frac{1}{4}$ Million Thaler die Schulden der Geſellſchaft bezahlt, und auch die Bedürfniſſe für die Strecke vom Sicherheitshafen zu Köln bis Aachen beſtritten werden durften.

Alle ferneren Anträge auf weitere Unterſtützung des Staates führten jedoch zu keinem Reſultate, ſo daß es wohl bei den im Vorhergehenden erwähnten Begünſtigungen verbleiben wird.

Nachdem am 15. Oktober 1843 die Rheiniſche Bahn mit den Belgiſchen

Dennoch ließ das Komité den Muth nicht ſinken, vielmehr faßte es den Plan auf, ſein ſich vorgeſtecktes Ziel auf einem anderen Wege zu erreichen, und zwar in der Art, daß die Aktienzeichner zur Anlage der Eiſenbahn von Dortmund nach Münſter ſich der Bergiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft anſchlöſſen und ſo die Anlage einer Bahn von Elberfeld bis Dortmund mit der projektirten von Dortmund nach Münſter fortlaufend bis zur Ems bei Greven zu einer Bahn verſchmolzen würde.

In der hierauf am 14. Mai 1844 zu Dortmund gehaltenen General-Verſammlung der Aktionäre wurde demnach in Bezug hierauf von derſelben einſtimmig der Beſchluß gefaßt:

„vorläufig die eigene Konſtituirung zu vertagen, dagegen ihr proviſoriſches Komité hierdurch mit der Vollmacht zu verſehen, ſofort eine Verſchmelzung mit der Bergiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft unter der Bedingung gleicher Rechte bei deren Verwaltungsrath in Antrag zu bringen."

Werde dieſer Vorſchlag aber abgelehnt, ſo wollten die Aktienzeichner fortfahren, ein großes, vom Vaterlande tüchtig anerkanntes Ziel ſelbſtſtändig zu verfolgen. Die General-Verſammlung bevollmächtigte ferner das proviſoriſche Komité, alle Schritte und Maaßregeln, welche zur Ausführung des Unternehmens, und zwar der Fortſetzung der Bahn von Dortmund, nicht blos bis Münſter, ſondern auch bis zur Ems bei Greven, demſelben geeignet erſcheinen, zu treffen, und zu dieſem Zweck das Aktien-Kapital noch um 100000 Thlr. zu vermehren und dieſe Summe vorzugsweiſe den Bewohnern der Emsgegend zur Zeichnung anzubieten, weil dieſe mit ihren frühern Zeichnungen größtentheils nach Abſchließung der Liſten eintrafen."

Die Geſellſchaft hat mithin ihr Unternehmen noch nicht aufgegeben; ob es aber jemals die Konzeſſion erlangen werde, ſteht ſehr dahin, da die Münſter-Hammer Zweigbahn, welche jedenfalls zur Ausführung kommen wird, ſchon vollſtändig die beabſichtigte Verbindung Münſters mit der Hauptbahn herſtellt.

b. Richtung und Länge der Bahn, ſo wie ſonſtige Verhältniſſe.

Wir entnehmen hierüber dem in der General-Verſammlung am 14. Mai 1844 erſtatteten Vortrage das Nachſtehende.

Zwei Bahnlinien waren in Vorſchlag gebracht; über eine derſelben ſind bereits ſchon früher Nivellementsprofile, Karten und Koſtenüberſchläge gefertigt worden, welche ſich im Beſitze der Köln-Mindener Eiſenbahn-Geſellſchaft befanden und von derſelben auf das Anſuchen des Komités gegen die Summe von 300 Thlr. und die Zuſicherung der Nachzahlung von 500 Thlr. für den Fall, daß die Konzeſſion ertheilt werde, überlaſſen wurden.

Dieſe Linie geht über Beckinghauſen, Werne und Herbern auf Münſter und iſt $6\frac{7}{8}$ Meilen lang. Das Terrain iſt ziemlich günſtig, indem die größte Steigung $\frac{1}{250}$ beträgt. Von Dortmund bis Lünen auf 3230 Ruthen iſt ſtetes Fallen und die größte Neigung 1:300; von Lünen bis Herbern auf

3780 Ruthen ſtetes Steigen, und die größte Steigung auf 300 Ruthen 1:250; von Herbern bis zum Ascheberger Wege auf 3700 Ruthen ſtetes Fallen und die größte Neigung auf 1250 Ruthen 1:300; vom Ascheberger Wege bis Münſter auf 3290 Ruthen, abwechſelnd Steigen und Fallen, die größte Neigung jedoch nur 1:600.

Bedeutende Erdarbeiten kommen auf der ganzen Linie nicht vor; Einſchnitte nur zwei von 20—25 Fuß, und zwar nur auf kurzen Strecken; Aufträge von 16—20 Fuß ebenfalls nur auf kurzen Längen. — An größeren Brückenbauten wird nur eine über die Seſecke und eine über die Lippe bei Lünen erforderlich ſein. — Plan iſt, vorläufig nur eine Spur mit den nöthigen Ausweichungen, Halteplätzen und Bahnhöfen zu legen.

Die andere Linie geht vor Lünen bei dem Hauſe Schwansbell von der vorigen ab, zieht ſich ſüdlich bei Lünen an der Ziegelei hin und geht öſtlich des Hauſes Buddenburg über die Lippe; von da legt ſich dieſelbe an die nördlich an der Lippe ſich hinziehenden Höhen an, geht ſüdlich von Schulte Altſtede vorbei und wendet ſich ſodann nördlich in ein, in dem Kappenberger Höhenzuge ſich vorfindendes Thal, von wo aus dieſelbe die Höhe bei Bork trifft, an deſſen öſtlicher Seite, und ferner, Selm und Lüdinghauſen nahe vorbei, ſie mit ſehr geringem Anſteigen die Waſſerſcheide bei Senden überſchreitet und von da in der Ebene Münſter erreicht.

Von dieſer Linie, die etwas länger iſt als die vorige, ſind noch keine Profile vorhanden; doch findet auch dieſe keine bedeutende Schwierigkeiten, und nur bei Ueberſteigung der Waſſerſcheide bei Bork dürften darin einige größere Arbeiten und größere Steigungen als in der vorigen vorkommen. Wenn nun die erſtere Linie wahrſcheinlich ein geringeres Anlagekapital erfordert, ſo führt dagegen die letztere durch eine frequentere Gegend.

Für die Baukoſten einer Meile, einſchließlich Betriebs-Inventar, iſt von dem Komité die Summe von 141000 Thlr., mithin für die circa 7 Meilen lange Bahn in runder Summe eine Million Thaler, angenommen. Die Mehrzeichnung von 400000 Thlr. geſchah in der Vorausſetzung der Bahnverlängerung bis zur Ems.

Jedenfalls würden aber, wenn die Bahn wirklich zur Ausführung käme, die veranſchlagten Baukoſten pro Meile ſchwerlich ausreichen, da, wie wir unter Münſter-Hammer Eiſenbahn geſehen haben, das dort pro Meile angenommene Baukapital viel größer iſt, und allgemein anerkannt wird, daß die dortige Linie ein viel billigeres und viel günſtigeres Terrain durchſchneidet.

36. Münſter-Unterems-Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Nachdem Münſter die gewiſſe Ausſicht hatte, mit der Köln-Mindener Eiſenbahn mittelſt einer Zweigbahn bis Dortmund oder Hamm in Verbindung zu kommen, mußte nothwendig der Gedanke entſtehen, von hier aus mit der Ems in eine beſſere Verbindung als bisher zu treten. Die Erleichterung, welche die Emsſchifffahrt durch den jüngſten Vertrag zwiſchen Preußen und

Hannover gefunden, hatte bereits den Verkehr zwiſchen dem preußiſchen Oberems- und dem hannöveriſchen Niederemslande und Oſtfriesland zu einem recht lebhaften gemacht; dieſe Vermehrung des Handelsverkehrs, nachdem blos einige Hinderniſſe geſunken, zeigte aber ganz deutlich das Bedürfniß, ſowohl Hannovers als Preußens, in engere Handelsverbindungen einzugehen. Hierzu gehört vor Allem nothwendig die Herſtellung einer Kommunikationsſtraße, welche allen Bedürfniſſen genügt. Darf man nun ohne weitere Beweisführung annehmen, daß Chauſſeen bei unſern jetzigen Verhältniſſen nicht mehr ausreichen, ſo konnte dieſe Verbindung nur vermittelt werden durch einen Kanal von der Ems nach der Lippe und dadurch mit dem Rhein, durch Anlegung einer an die Köln-Mindener Bahn ſich anſchließenden Eiſenbahn oder durch Beides zugleich.

Was nun die Oberems betrifft, ſo iſt deren jetziger Zuſtand mangelhaft, und auch die auf Grund des Hannoveriſch-Preußiſchen Emsſchifffahrts-Vertrages binnen 3 Jahren zu beendigende Schiffbarmachung derſelben bis Greven wird dieſen Zuſtand nicht in dem Maaße verbeſſern, um dadurch eine hinreichende Erleichterung des Verkehrs erwarten zu dürfen. Es würde allerdings ein Anderes ſein, wenn die Schiffbarmachung bis Münſter fortgeſetzt würde, welche Stadt dann als Entrepot der nach Weſtphalen zu ſendenden Waaren dienen und von wo aus die Weiterverſendung landeinwärts natürlich beſſer als von dem unbedeutenden Orte Greven geſchehen könnte.

Die Kanalverbindung der Ems mit der Lippe und dadurch mit dem Rheine war zwar ſeit 1815 bereits verſchiedentlich zwiſchen den Kronen Hannover und Preußen in Anregung gekommen, jedoch leider unausgeführt geblieben, und ſtand, nach dem jüngſten weſtphäliſchen Landtagsabſchiede, auch wohl nicht mehr zu erwarten. Eine Kanalverbindung der Ems mit der Lippe hätte zur jetzigen Zeit, in welcher man ſo viele Anſprüche an die Kommunikationsmittel macht, auch ſchwerlich ausgereicht, um eine vollkommene Verbindung herzuſtellen. Flüſſe und Kanäle treten in den Hintergrund, ſeitdem die Eiſenbahnen begonnen haben, in dem Verkehre der Menſchen mit einander ſowohl, als mit ihren Produkten eine völlige Umgeſtaltung hervorzubringen, indem jene, wenigſtens in Deutſchland, größtentheils zu ſeicht, oft unfahrbar und den Witterungsfällen zu ſehr unterworfen ſind. Täglich vermehrt ſich der Frachtverkehr auf den Eiſenbahnen ſelbſt da, wo die günſtigſten Flußſchifffahrtsbedingniſſe vorhanden ſind, wie dies z. B. der Rhein und die Elbe beweiſen

Für Deutſchlands Welthandel iſt aber eine Verbindung der Unterems mit der nach Münſter zu führenden Eiſenbahn wichtig und nothwendig, denn nur dadurch allein kann die dem deutſchen Erwerbfleiße drohende Konkurrenz des Auslandes überwunden werden, indem es gelingt, auf möglichſt wohlfeile und ſichere Art die Verſendungen der Fabrikate bis zur See und übers Meer, ſowie die Erlangung der unentbehrlichen überſeeiſchen Produkte auf gleiche Weiſe zu vermitteln. Belgien und Holland erſchweren ſolches für den größten, reichſten und gewerbthätigſten Theil Deutſchlands durch ihre Lage, ihre Durchgangsſteuer, Zölle und koſtbaren Seetransport. Iſt dieſer Theil Deutſchlands (das ganze Flußgebiet des Rheins und ſeiner Nebenflüſſe, nebſt den

weſtphäliſchen Fabrikdiſtrikten umfaſſend) fortwährend von jenen beiden Staaten abhängig, deren Intereſſen ſo oft von denen Deutſchlands ſich trennen, ſo bleibt für ihn der überſeeiſche Verkehr ſtets von der Laune des Auslandes abhängig. Ueberdies wird die Vermittelung des überſeeiſchen Verkehrs über Belgien in der Folge ſehr vertheuert durch die Einführung der jetzt beſchloſſenen belgiſchen Schifffahrts-Differentialzölle, indem dieſe den engliſchen, holländiſchen und oſtfrieſiſchen Schiffen dort die Konkurrenz faſt unmöglich machen werden, die belgiſchen Seeleute und Schiffe aber bisher zu unbedeutend, unſicher und theuer waren, weshalb denn z. B. noch im Jahre 1843 allein aus Oſtfriesland über 300 Schiffe im Hafen von Antwerpen Frachten fanden und brachten, was jetzt aufhören muß. Dadurch wird die unumgänglich nöthige Konkurrenz dort wegfallen und die Seefahrt von Antwerpen Belgiens Monopol, welches folglich die Frachtpreiſe beliebig ſtellen kann und ſicher erhöhen wird, um dabei zu beſtehen.

Von der Oſtſee bis zum Weſergebiete bleiben Dänemark und die Hanſeſtädte noch lange die einzigen Vermittler, und auf letztere hat das engliſche Intereſſe nicht ſelten einen ſolchen Einfluß, daß der deutſche Kaufmann, Fabrikant und Exportant ſich vorzuſehen hat, wenn er mit England konkurriren muß. Sonach liegt im größten Intereſſe für Deutſchlands Welthandel, ſich zugänglich zu machen, das ihm allein noch frei bleibende Stromgebiet der Ems mit ſeinen trefflich gelegenen Handelsplätzen Emden und Leer, kräftige Konkurrenten mit Holland und Belgien, 9 Meilen landeinwärts der Fluth und den größten Handelsſchiffen zugänglich, mit zwei Mündungen verſehen, welche alle übrigen Ströme hinſichtlich der Sicherheit des Ein- und Auslaufens übertreffen, und umwohnt von einer Bevölkerung, welche auf mehr als 550 Seeſchiffen 6—7000 Seeleute beſitzt, die in Holland, England, Frankreich und Belgien den beſten Seefahrern wenigſtens gleichgeſtellt, ja gewöhnlich dort den Einheimiſchen vorgezogen werden.

Durch die Wiener Kongreß-Beſchlüſſe und Traktate iſt die Ems auch für Preußen ein freier Strom, und Emden auch Preußens Freihafen, während die Elbe und die Weſer, ſowie die Rheinmündungen dieſes Vortheils entbehren und ſo ſeicht ſind, daß ſie nur ſo gut wie in offener See noch den größeren beladenen Seeſchiffen den Zutritt geſtatten, Sicherheit der Lagerung aber ihnen faſt nirgend gewähren, indem ſie da, wo einige Sicherheit gegen Stürme und hohe Fluthen ſich für die Seeſchiffe findet, kaum 12—14 Fuß Tiefe bei höchſter Fluth beſitzen, was für Schiffe von 90—100 Laſten zu gering iſt, während die Ems dort 16—22 Fuß Fluthtiefe hat.

Obigen Zugang zur See aus dem Innern Deutſchlands kann aber nur eine Eiſenbahn vermitteln, welche ſich in Münſter an die dorthin zu führende Eiſenbahn anſchließt und von da über Rheine, Lingen, Meppen, Papenburg und Leer auf Emden geht. Daß die Anlegung dieſer Eiſenbahn nicht die geringſten Terrainſchwierigkeiten darbietet, ergiebt die oberflächlichſte Kenntniß der Lokalität. Von Emden — mit 12000 Einwohnern, welches nach Vollendung des jetzt im Werk begriffenen Schleuſen- und Kanalbaues 300—400

(mit bis 300 Laſten oder 600 Tons) beladenen Schiffen auf mindeſtens 15 Fuß Waſſertiefe den ſicherſten Hafen gewährt, — bis Leer (3¾ Poſtmeilen, mit 6800 Einwohnern) findet gar keine Terrainſteigerung Statt, 40—50000 wohlhabende Menſchen werden dieſe Bahn oft benutzen. Bei Leer wird eine Brücke über die Leda nothwendig werden, deren Bau etwa 50000 Thlr. Koſten verurſachen mag. Von dort bis Papenburg (3 Meilen, mit 5000 Einwohnern) bietet ein feſter, wohlfeiler Sandboden ein ganz ebenes Terrain, umwohnt von 30000 wohlhabenden Leuten. Von Papenburg über Lathen (3¾ Poſtmeilen), Meppen (2¾ Poſtmeilen, mit 1950 Einwohnern), Lingen (3 Poſtmeilen, mit 2800 Einwohnern) nach Rheine (4¼ Poſtmeilen), wo das preußiſche Gebiet beginnt, führt die Bahn in gerader Richtung, ohne merkliche Steigerung, über größtentheils unkultivirten hohen, ſchweren Sandboden, deſſen Erwerbung wahrſcheinlich faſt nichts koſten wird, und erfordert nur eine ganz unbedeutende Brücke über die Haſe. Bei Rheine oder Greven wird, um auf Münſter, mit 30000 Einwohnern, zu gelangen, eine nicht koſtſpielige Brücke über die dort ganz unbedeutende Ems zu ſchlagen und von da die Bahn in ganz gerader Richtung auf feſtem, ungeſteigerten, ebenen Sandboden nach Münſter (5 Meilen) fortzuführen ſein, von wo aus ſie vermittelſt der projektirten Münſter-Hammer oder Münſter-Dortmunder Eiſenbahn die Köln-Mindener Bahn erreicht.

Die ganze Länge der Eiſenbahn auf Münſter von Emden ab beträgt ſonach 25½ Meilen, oder, wenn man ohne Zweifel manche Krümmungen des jetzigen Poſtweges, welche mitberechnet ſind, abſchneiden kann, 24 Poſtmeilen. Nach ungefähren Ueberſchlägen, die indeß keinesweges als genau anzunehmen, wahrſcheinlich aber nicht zu gering ſind, werden die Baukoſten, einſchließlich des erſten Betriebsmaterials, etwa auf 140000 Thlr. für die Meile kommen, wobei die nothdürftigſten Bahnhofsgebäude auf obigen Zwiſchenſtationen mitberechnet ſind. Die ganze Bahn von Emden bis Münſter wird darnach 3,500000 Thlr., und höchſtens 4,000000 Thlr. koſten, wenn man alle größeren Anlagen und Hauptbahnhöfe hinzurechnet. Damit iſt für Weſtphalen und das ganze Rheinland mit ſeinen Nebenflüſſen eine nicht zu trübende Seeverbindung innerhalb der Grenzen Deutſchlands erreicht. Nimmt man etwa Elberfeld als Mittel- und Hauptpunkt der ſeewärts auszuführenden Waaren, und die offenbar für den Großhandel zweckmäßigſte und kürzeſte Anlegung der Eiſenbahn von dort auf Münſter über Dortmund an, welche Entfernung 12 Meilen beträgt, ſo gelangt man mit 36 Meilen, alſo in 7—8 Stunden, von Elberfeld zum Seehafen von Emden, und berechnet man die Fracht auf 6 Pf. pro Meile und Zentner, für welche Fracht der Transport mit Nutzen wird beſchafft werden können, ſo hat der Elberfelder Fabrikant ſeine Waaren vom Lager (einſchließlich des hannoveriſchen Tranſitzolles, für pflichtige Gegenſtände zu 3 Sgr. 4 Pf. pro 100 Pfund) für 21 Sgr. 4 Pf. für den Zentner bis Emden, wo er ſie nach Belieben ſteuerfrei lagern oder für die wohlfeilſte Seefracht auf den ſicherſten Schiffen verſenden kann, ohne weitere Koſten zu haben. Ueber Belgien und Holland mit ſeinen Durchgangs- und Scheldezöllen iſt dies gewiß nicht möglich.

Was die Rentabilität der Bahn von Münſter auf Emden anlangt, ſo wird man die Koſten vielleicht folgendermaßen veranſchlagen können:

1) die Zinſen des Anlagekapitals zu 4,000000 Thlr. betragen à $3\frac{1}{2}$ Prozent jährlich . . . . 140000 Thlr.
2) der Unterhalt der Bahn beträgt, wenn man dabei die gewiß ſehr koſtſpielige Leipzig-Dresdener Bahn zu Grunde legt, einſchließlich des Unterhalts der Brücken, Gebäude, Beſoldungen der Ingenieure, Bahnwärter, Tagelöhner ꝛc. jährlich 3500 Thlr. pro Meile oder für 24 Meilen . 84000 „
3) die Koſten der Zugkraft, einſchließlich Gehalte, Arbeitslohn, Coaks, Reparaturen ꝛc. betrugen auf der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn bei ſehr theurem Brennmaterial 2 Thlr. 15 Sgr. pro Meile. Wegen der bedeutend größeren Billigkeit des letzteren, welches überall in größter Nähe zu erlangen iſt, darf man $\frac{1}{5}$ abrechnen, alſo 2 Thlr. pro Meile für jeden Zug annehmen. Rechnet man nun auf täglich zwei Züge hin und eben ſo viel zurück, ſo betragen die Geſammt-Transportkoſten für 365 Tage auf 24 Meilen . . . . 70080 „

Die Verwaltungs- und Direktionsverkehrskoſten dürfen erfahrungsmäßig auf $\frac{1}{3}$ der Unterhaltungskoſten angeſchlagen werden, alſo . . . . 28000 „

Mithin iſt Jahresbedarf, um die Bahn rentabel zu machen, 322080 Thlr.

Dazu bedarf es des Transports von 644160 Zentner Waaren, à 6 Pf. den Zentner pro Meile gerechnet, über die Bahn, im Ganzen alſo für jeden Zug 441 Zentner, welche man wohl annehmen kann, wenn man bedenkt, daß das ganze Bedürfniß der Fabrikdiſtrikte an Korn, Lebensmitteln aller Art, Baumwolle, Wolle, Twiſte u. ſ. w. ſich nothwendig über dieſe Bahn landeinwärts bewegen muß, und es kaum zweifelhaft erſcheinen kann, daß auch der Ausfuhr-Güterverkehr vom Rhein über Belgien ſich größtentheils auf dieſe Bahn werfen wird. Schon jetzt betrug die Einfuhr der Waaren über die Ems-Zollämter (ohne das Korn zu rechnen) im Jahre 1843 nach Preußiſch-Weſtphalen über 200000 Zentner, der Waarenverkehr von dort ſeewärts über Belgiens Eiſenbahnen ungefähr 1,800000 Zentner, ſo weit er Elberfeld und die rheiniſch-weſtphäliſchen Fabrikdiſtrikte betrifft, wobei der holländiſche Ein- und Ausfuhrverkehr gar nicht mitgerechnet iſt. Selbſt wenn man davon nur ein Drittel für die Münſterſche Bahn rechnen will, ergiebt ſich doch eine wahrſcheinliche Frachtbewegung über dieſe Bahn von mindeſtens 200000 Zentnern jährlich mehr, als zur Rentabilität erforderlich ſind, alſo eine Verzinſung des Kapitals mit 7 Prozent. Daß der Handelsverkehr von der Oſtſee nach Rheinland-Weſtphalen und umgekehrt dieſe Bahn wird benutzen müſſen, bedarf kaum der Andeutung; welch vermehrten Verkehr dies hervorbringen wird, eben ſo wenig.

Der Perſonenverkehr iſt hierbei gar nicht berückſichtigt, jedenfalls wird derſelbe aber auch bedeutend werden, da es wohl nicht zu bezweifeln iſt,

daß die Reiſenden, welche aus Weſtphalen kommen, dieſe Straße benutzen werden, um nach dem nördlichen Holland und nach England, und von dort zurück zu gelangen, um ſo mehr, wenn die Kommunikation mit dieſen Ländern durch eine regelmäßige Dampfſchifffahrt unterhalten würde. Dieſe Perſonen-Frequenz wird ſtets zunehmen, je mehr Emden an Handelswichtigkeit gewinnt, indem ſchnelle Beförderung durch abgekürzte Wege und durch Handels-Intereſſe, welches gewiß bei dem weit größeren Theil des reiſenden Publikums vorwaltet, zuſammentreffen müſſen, um dieſes von den bisher gebräuchlichen Wegen abzulenken und für eine neue Straße zu gewinnen.

Iſt nach dem Vorerwähnten die Eiſenbahn von Münſter auf Leer und Emden für Rheinland-Weſtphalen als eine Nothwendigkeit zu betrachten, deren Bau ſelbſt dann von allen Seiten Beförderung verdient, wenn ſich auch die Rentabilität derſelben nicht klar herausſtellte, ſo iſt ſie ſolches nicht minder für Oſtfriesland. Während in allen Staaten der Eigenhandel, die eigene Schifffahrt täglich mehr emporblüht, werden der Handel und die Schifffahrt Oſtfrieslands immer mehr vom Auslande abhängig. Ob England, Frankreich und Belgien ſeine landwirthſchaftlichen Produkte und ſeine Schiffe benutzen müſſen, das entſcheidet über den Wohlſtand und die Exiſtenz Oſtfrieslands; Kornbills- und Schifffahrts-Differentialzölle (wie jetzt in Belgien) können demſelben täglich den Todesſtoß verſetzen; der außereuropäiſche Eigenhandel und Schiffsverkehr iſt Oſtfriesland unmöglich gemacht, weil ihm die Waarenzufuhr aus Deutſchland fehlt, welche es zur Hinfracht benutzen könnte.

Durch die Anlegung der Münſterſchen Eiſenbahn wird

1) Oſtfrieslands Eigenhandel mit Korn, Vieh, Butter und Käſe ein ſicherer Abſatzweg nach den, derſelben ſtets bedürftigen, großen Fabrikdiſtrikten eröffnet, da letztere ſolche alsdann aus Oſtfriesland wohlfeiler als ſonſt woher beziehen können, dadurch aber deſſen Eigenhandel unabhängig und weniger ſchwankend;
2) Oſtfrieslands Schiffen hinlängliche Befrachtung aus eigenen Häfen nach allen Weltgegenden verſchafft;
3) Oſtfrieslands und Deutſchlands Eigenhandel nach und von Amerika und Aſien möglich gemacht, da die Frachten billiger und die Schiffe und Seeleute ſicherer als anderwärts ſind, auch der Eigenhandel bisher nur durch den Mangel an Hinfracht erlahmt war, indem Oſtfriesland aus Mangel an Kommunikationswegen aus dem Innern von Deutſchland ſolche nicht beziehen konnte, daher ſich zum Frachtfahren für ausländiſche Rechnung hergeben und die Einfuhr der fremden, zum Nachtheil der deutſchen Gewerbthätigkeit begünſtigen mußte.

Daß die gedachte Eiſenbahnanlage auch für die Gegenden Oſtfrieslands, welche die Eiſenbahn nicht unmittelbar berührt, von größtem Nutzen ſein müſſe, läßt ſich ſchon deshalb nicht bezweifeln, weil der ſichere Abſatz ihrer Produkte, die höhere Verwerthung derſelben im Innern von Deutſchland daraus nothwendig folgen werden.

Aus dieſen Gründen fand denn auch das vom Verfaſſer dieſer Schrift angeregte Projekt in Oſtfriesland, namentlich bei den betheiligten Städten, den

lebhafteſten Anklang. Ein Komité bildete ſich daſelbſt, welches ſogleich Schritte bei der Hannoveriſchen Regierung einleitete, um das Projekt in Wirklichkeit treten zu laſſen. Dieſe hatten den Erfolg, daß von der Hannoveriſchen Ständeverſammlung genehmigt wurde, das Terrain durch Sachverſtändige unterſuchen zu laſſen. Zugleich wurde in Ausſicht geſtellt, daß der Konzeſſion einer Aktien-Geſellſchaft zu dieſem Zwecke Hannoveriſcher Seits nichts im Wege ſtände.

Jedenfalls ſteht zu erwarten, daß auch Weſtphalen, namentlich Münſter, ſein Intereſſe wahrnehmen und daß ſich auch dort ein Komité bilden wird, um ſich mit dem Hannoveriſchen Komité zu vereinigen und alsdann gemeinſchaftlich, ſowohl bei der Preußiſchen als bei der Hannoveriſchen Regierung, um Konzeſſionirung einzukommen. Daß dieſe nach den nöthigen Vorbereitungen gewiß gewährt wird, iſt wohl nicht zu bezweifeln.

Zweckmäßig und ohne Zweifel mit großem Nutzen für Rentabilität und Vermehrung des Fracht- und Perſonenverkehrs wird mit dieſer Bahn eine Zweigbahn von Lingen auf Osnabrück (etwa über Fürſtenau und durch das Haſethal, 7½ Meilen, welche Strecke keine Schwierigkeit bietet) und von Osnabrück durchs Elſe- und Haſethal auf Bünde (6½ Meilen), wo ſie ſich mit der Köln-Mindener Bahn vereinigt, verbunden werden können, wodurch auch der überſeeiſche Waarenverkehr des öſtlichen Deutſchlands, Osnabrücks und Hannovers auf die Emshäfen geleitet werden dürfte. Ueber die Rentabilität und die Koſten dieſer Bahn läßt ſich jedoch noch nichts Näheres aufſtellen, da Richtung, Terrainkoſten und die Waaren- und Perſonenmaſſen dafür bis jetzt nicht beſtimmt ſind.

37. Die Eiſenbahn von Amſterdam über Utrecht nach Arnheim und deren Fortſetzung nach Deutſchland.

a. Geſchichte derſelben.

Schon im Jahre 1834 tauchte in Holland das Projekt der Anlegung einer Eiſenbahn von Amſterdam nach Köln auf, zerfiel aber damals, weil es einestheils zu wenig Theilnahme, anderntheils aber entſchiedenen Widerſtand in dem Theile der Bevölkerung fand, welche auf den unzähligen Kanälen Hollands ihren angeſtammten Nahrungszweig fanden. Schon der Gebrauch der Dampfböte auf dem Rheine hatte den größeren und noch mehr den kleineren holländiſchen Rhedern und Schiffseigenthümern in ihrem Gewerbe einen weſentlichen Nachtheil zugefügt, weshalb ſie um ſo mehr die Anlegung einer Eiſenbahn, als noch weit ſtörender auf ihre Verhältniſſe einwirkend, betrachteten. Nur Amſterdam, meinten ſie, würde einen weſentlichen Nutzen dadurch haben; Amſterdam ſei aber nicht Holland, und Rotterdam unterhalte ſchon eine ununterbrochene Waſſerverbindung mit den deutſchen Staaten bis Frankfurt und Manheim hin.

Im Jahre 1838 wurde dies Projekt wieder aufgenommen und von der Regierung beſchloſſen, den Bau einer Eiſenbahn von Amſterdam nach Arnheim auf Staatsrechnung auszuführen. Dieſer Vorſchlag wurde den Generalſtaaten im April zur Entſcheidung vorgelegt, er erfuhr jedoch in der dar-

ſche Meilen; von dieſen kommen auf belgiſches Gebiet von Ans bis zur Grenze 5,98 deutſche Meilen, und auf deutſches Gebiet bis Köln 11,59 Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskoſten.

Wie wir ſchon im geſchichtlichen Theile der Rheiniſchen Eiſenbahn geſehen haben, ſo hat der Koſtenpunkt gerade bei dieſer Bahn eine Hauptrolle geſpielt, und ſchwerlich dürfte eine Eiſenbahn aufgefunden werden, bei welcher eine ſo weſentliche Ueberſchreitung des erſten Koſtenanſchlages, wie bei dieſer, Statt gefunden hat.

Das Baukapital, welches im Jahre 1837 durch die Vereinigung der Rheiniſchen und Preußiſch-Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft aufgebracht wurde, betrug 3 Millionen Thaler; daß dieſes jedoch nicht hinreichen würde, war ſchon in der General-Verſammlung am 16. Oktober deſſelben Jahres anerkannt, und wurde auch durch die im Jahre 1838 gefertigten Koſtenanſchläge beſtätigt. Es waren nämlich auf der 18718¾ Ruthen oder 9,36 Meilen langen Strecke von Köln bis Aachen veranſchlagt, für:

		Thlr.	Sgr.	Pf.
I.	Erdarbeiten	563599	26	—
II.	Befeſtigung der Böſchungen und Gräben . .	32340	11	—
III.	Brücken, Brückenthore, Viadukte und Durchläſſe	407457	6	6
IV.	Tunnel bei Königsdorf und Norm	459323	23	7
V.	Schienen und Fundamentirung	750151	21	6
VI.	Einfriedigung und Schutz der Bahn	39387	27	6
VII.	Abtheilungszeichen	1469	28	—
VIII.	Grund-Entſchädigung	289870	8	—
IX.	Aufſichtskoſten	56045	—	—
X.	Insgemein	138124	29	7
	Zuſammen	2,737771	1	8
Hierzu kamen für die im Weſentlichen feſtgeſtellte Linie von Aachen bis zur belgiſchen Grenze nach den Ueberſchlägen		962000	—	—
Die Stationsplätze, der Bau der Eiſenbahn innerhalb der Stadt Köln und die Zinſen während der Bauzeit waren überſchläglich angenommen zu		800000	—	—
Die Koſten der ganzen Bahn ſtellten ſich alſo hiernach auf		4,499771	1	8

oder in runder Summe auf 4½ Millionen Thaler. Die an dieſer Koſtenſumme fehlenden 1½ Million Thaler wurden durch 6000 Aktien beſchafft, welche, wie wir im geſchichtlichen Theile der Bahn geſehen haben, von 3 Kölner Banquierhäuſern: J. D. Herſtatt, S. Oppenheim jun. u. Komp. und J. H. Stein mit einem Agio von 5 Prozent übernommen wurden, wodurch der Geſellſchaft ein Gewinn von 75000 Thlr. erwuchs.

Im Protokolle der General-Verſammlung vom 11. Mai 1838 wurde in Bezug auf den Koſtenanſchlag angeführt, daß die bis dahin geſchloſſenen Verträge über Lieferungen und über Leiſtungen von Arbeiten meiſtens nicht unbeträchtlich unter den Anſchlagskoſten blieben, weshalb bei mehreren Poſi-

tionen der Veranſchlagungen erhebliche Summen würden erſpart werden. Bald zeigte ſich jedoch in dieſer Hinſicht ein ganz anderes Reſultat, denn ſchon in der General-Verſammlung am 15. Mai 1840 mußte den Aktionären mitgetheilt werden, daß das Aktienkapital von 4½ Millionen Thaler zu ſeiner urſprünglichen Beſtimmung, dem Ausbau der Bahn, nicht reichen werde, indem die Koſtenbedürfniſſe, wie folgt, ſich herausſtellten:

A. Baukoſten.

	Thlr.	Sgr.	Pf.
1) Für die Strecke von Köln bis Aachen:			
a. wirft der Koſtenanſchlag vom 31. März 1838 aus	2,737771	1	8
b. ſind Mehrkoſten ermittelt	860148	—	—
2) Für die Strecke von Aachen bis zur belgiſchen Grenze, laut Koſtenanſchlag	1,257309	9	11
Summa der Koſten des Bahnbaues	4,855228	11	7
Dazu die Koſten:			
für ſämmtliche Stationsanlagen	412000	—	—
für die Bahnverlängerung zur Kommunikation vom Sicherheitshafen bis zur Ausmündung in den Freihafen	80000	—	—
Ueberhaupt Baukoſten	5,347228	11	7

B. Alle übrigen Koſten.

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Für Verwaltung, techniſche Vorarbeiten, Errichtung, ſo wie für Unterhaltung der fertigen Bahnſtrecken:			
a. wirkliche Ausgaben pro 1837—39	99030	—	—
b. muthmaßliche Ausgaben pro 1840, 41 und 42 .	100000	—	—
Zinſen des Anlagekapitals während der Baujahre . . .	500000	—	—
Anſchaffungen des Inventars für den Bahnbetrieb . .	528741	18	5
Summa aller Ausgaben	6,575000	—	—
Disponibel ſind:			
von 18000 Aktien à 250 Thlr. . . . . 4,500000 Thlr.			
5 Prozent Agio von 6000 Aktien . . 75000 „			
in Summa	4,575000	—	—
Bleiben für die Anleihe	2,000000	—	—

In Bezug auf dieſe Ueberſchreitung der Koſtenanſchläge wurde im Verwaltungsberichte Nachſtehendes angeführt:

„Allerdings erſcheinen bei mehreren Poſitionen des Koſten-Voranſchlages Ueberſchreitungen der urſprünglich veranſchlagten Baukoſten, welche, ſo gewiſſenhaft auch darnach verfahren worden, doch verſchiedentlich mit den darin ausgeworfenen Beträgen nicht zureichen konnten, um die wirklich erforderlichen Ausgaben zu decken.

Dieſes findet namentlich bei den Tunnelbauten Statt, wo zur Zeit der Bauanſchläge zum Theil unbekannte Verhältniſſe obwalteten. Größtentheils rühren die Ueberſchreitungen aber auch von der zahlreichen Ausführung von Brücken und Durchläſſen her, welche in Folge von Anordnungen der königlichen Behörden, oder der Einigung mit Korporationen und Privaten wegen

Herſtellung unterbrochener Kommunikationen, über die Koſtenanſchläge hinaus aufgeführt werden mußten; ferner von der ſorgfältigſten Fundamentirung der Roerbrücke, eines unſerer bedeutendſten und wichtigſten Bauwerke.

An jenen Bauwerken werden, nach Abrechnung von drei Brückthoren und einem Kanal, die zwar veranſchlagt, aber nicht zur Ausführung kommen, auf der ganzen Strecke von 9¼ Meilen zwiſchen Köln und Aachen 21 mehr gebaut, als urſprünglich nach der Veranſchlagung ausgeführt werden ſollten.

Eine anderweite nicht unbedeutende Ueberſchreitung der Koſtenanſchläge wurde durch die mit den Erdarbeiten für die einfache auf vielen einzelnen Strecken, wo es zweckmäßig erſchien, die Arbeiten raſch voranſchreiten zu laſſen, gleichzeitig ausgeführte Erdanſchüttung und Abräumung für die zweite oder Doppelbahn verurſacht, wofür auf mehreren Strecken in der Nähe der Stationen auch die Schienen-Fundamentirung und Legung erfolgt iſt, um den Bewegungen der Lokomotive mehr und gefahrloſen Spielraum zu verſchaffen. Alle Koſten, welche durch dieſe Arbeiten und Anſchaffungen erfolgten, reichen ſelbſtredend über die bekannten Bau-Voranſchläge hinaus.

Noch eine Abweichung von den erſten Voranſchlägen beruht in der Ausführung des auf 50 Ruthen Länge gegenwärtig ſchon halb vollendeten Ichenberger Tunnelbaues bei Eſchweiler, wodurch die Baukoſten jedoch nicht überſchritten worden, da dieſer Bau ſtatt eines 60 Fuß tiefen Einſchnitts im Felſen vorgezogen werden mußte. Es treten im Gegentheil dadurch Erſparniſſe bei der Terrain-Erwerbung ein.

Aber auch bei anderen Gegenſtänden von Lieferungen und Leiſtungen ſind nicht unbedeutende Erſparungen eingetreten, wie namentlich bei Querſchwellen, eiſernen Schienen, Stühlchen und Stuhlnägeln, bei den Brückenbauten der dritten und bei den Erdarbeiten der vierten Sektion. Allein dieſe Erſparungen wiegen bei weitem die zur Vollendung der Bahnanlage zwiſchen Köln und Aachen, insbeſondere für die Tunnel, noch erforderlichen Summe nicht auf."

Aus dem Vorſtehenden geht alſo hervor, daß namentlich die Tunnelbauten zur Ueberſchreitung des Koſtenanſchlages weſentlich beitrugen. Vor dem Beginn der Arbeiten der Rheiniſchen Bahn kannte man nur die Koſten der engliſchen Eiſenbahn-Tunnel unter verſchiedenen Terrain-Verhältniſſen, indem in Deutſchland kein Werk dieſer Art aufgeführt war. Man glaubte in Deutſchland wohlfeiler bauen zu können, der geringeren Löhne und des wohlfeileren Preiſes der Materialien wegen; es war indeſſen nicht bedacht, daß der kurze Termin, in welchem man die Beendigung dieſer rieſenhaften Bauten bewerkſtelligen wollte, die Heranziehung ſehr vieler Arbeiter einer beſonders privilegirten Klaſſe, der Bergleute, erforderte, welche in dieſer Zeit induſtrieller Unternehmungen von allen Seiten geſucht wurden. Die Arbeitslöhne dieſer Klaſſe von Arbeitern ſtiegen daher durch die vermehrte Nachfrage um das Doppelte, wozu außerdem noch der durch den Bedarf großer Quantitäten erhöhte Preis der Baumaterialien trat. Ferner war das Terrain, durch welches in der Rheiniſchen Eiſenbahnlinie getunnelt werden mußte, dem Baue ſehr ungünſtig, ſo daß alle dieſe Umſtände zuſammengenommen eine Erhöhung der Koſten gegen den Anſchlag nothwendig herbeiführen mußten.

Bis zu der am 31. Mai 1842 gehaltenen General-Verſammlung betrugen die wirklichen Koſten im Ganzen 6,598854 Thlr. 25 Sgr. 3 Pf., weshalb das bis dahin auf 7,000000 Thlr. angewachſene Kapital zur völligen Fertigſtellung der ganzen Bahn mit allen Stationseinrichtungen und mit Doppelgeleiſe nicht ausreichte. Es wurde daher, wie wir im geſchichtlichen Theile gezeigt haben, der Beſchluß gefaßt, um dieſe Ausgaben zu decken, noch ein Kapital von 2¼ Millionen aufzunehmen, wozu, nach dem Beſchluſſe der General-Verſammlung vom 19. Auguſt 1844, noch ¼ Million Thaler zur Vervollſtändigung des Betriebsmaterials treten wird.

Das ganze, zur völligen Herſtellung der Bahn mit Doppelgeleiſe und Verlängerung bis zum Bahnhofe am Freihafen zu Köln erforderliche Aktienkapital wird ſich daher auf 9,500000 Thlr. belaufen, wonach ſich die Koſten pro Meile durchſchnittlich auf 811044 Thlr. ſtellen werden.

Zum Schluſſe geben wir noch eine Zuſammenſtellung der Einnahmen und Ausgaben für die allgemeine Verwaltung, den Bau und das Betriebs-Inventar in den verſchiedenen Jahren von 1837 bis Ende 1843, woraus man am leichteſten die Zunahme der Ausgaben von Jahr zu Jahr erſehen kann.

Im Januar 1843 richtete die Handels- und Fabrikenkammer in Nymwegen, und bald darauf auch die von Herzogenbuſch, ein Geſuch an den niederländiſchen Miniſter des Innern, um die Fortſetzung der Eiſenbahn, von Arnheim aus, am linken Rheinufer über Nymwegen, Crefeld nach Köln zu bewirken. Die in dieſen Adreſſen angeführten Gründe ſind: die kürzere Strecke und das geeignetere Terrain auf dieſer Rheinſeite; der Vortheil, ſo viele Städte als möglich in die Richtung der Eiſenbahn aufzunehmen, und endlich das Intereſſe für Amſterdam, ja für den ganzen niederländiſchen Handel, auf der Eiſenbahn, eben ſo wie auf der Rhein-Belgiſchen, in die Stadt Köln ſelbſt kommen zu können.

Allein die höhere Rückſicht, daß ein Schienenweg auf dem rechten Rheinufer die holländiſchen Häfen auf dem kürzeſten Wege mit dem Innern von Deutſchland in Verbindung bringt, ſcheint die niederländiſche Regierung beſtimmt zu haben, von dieſem früheren Plane nicht abzugehen. Außerdem ſcheint in Berückſichtigung gekommen zu ſein, daß die beiden der Düſſeldorf-Elberfelder Bahn neu ſich anſchließenden Eiſenwege, nach Steele und Dortmund, dem holländiſchen Bedarfe die reichen Kohlenfelder des Ruhrgebiets unmittelbar aufſchließen und eine Straße in die Metallfabriken der Rheinprovinz eröffnen, welche die gegenſeitigen Handelsbeziehungen ungleich lebhafter machen kann. Endlich mögen auch die ungleich geringeren Koſten der Anlage am rechten Rheinufer, zur Wahl der Richtung nach Duisburg (Elberfeld) beigetragen haben.

Unter dieſen Umſtänden werden wir nur von dem zunächſt zur Ausführung gelangenden Projekt einer Eiſenbahn von Arnheim zur Ruhr (die ſogenannte Niederrheiniſche Eiſenbahn) eine nähere Darſtellung liefern.

1) Geſchichte derſelben.

Das Projekt der Niederrheiniſchen Eiſenbahn entſtand in Weſel ſchon damals, als die Vorarbeiten zu der Köln-Mindener Linie, als Fortſetzung der Rheiniſchen Eiſenbahn, in vollem Gange waren, und die Grundzüge deſſelben finden ſich bereits in der Schrift: „Die Norddeutſche Eiſenbahn von Prof. L. Biſchoff, Leipzig 1841“, niedergelegt. Sobald der Staat die Richtung der Köln-Mindener Eiſenbahn über Duisburg feſtgeſetzt hatte, nahm man in Weſel den gedachten Plan mit den nöthig gewordenen Abänderungen ſogleich wieder auf. Ein zu dieſem Zweck zuſammengetretenes Komité veranlaßte die erforderlichen Vorarbeiten, reichte unter dem 1. Novbr. 1843 dem Königl. Finanz-Miniſterium eine Vorſtellung um Ertheilung einer vorläufigen Konzeſſion ein und wiederholte das Geſuch unter dem 24. Febr. 1844, nachdem bereits ſämmtliche Vorarbeiten, als: Nivellements, detaillirte Koſtenanſchläge, Terrain- und Profil-Ueberſichten, ſummariſche Nachweiſungen der muthmaßlichen Verkehrsverhältniſſe und darauf begründete Rentabilitätsberechnung, vollendet waren und dem Königlichen Miniſterium mit jenem Geſuch zugleich überſandt wurden.

Eine Antwort von Seiten des Königl. Finanz-Miniſteriums iſt noch nicht erfolgt, und, bei der Solidität des Unternehmens, iſt abſichtlich vor Eingang

derſelben noch keine Aktienzeichnung veranlaßt, ſondern die Koſten der Vorarbeiten ſind aus ſtädtiſchen Mitteln vorgeſchoſſen.

Wie ſich der Staat bei der Bahn betheiligen oder wie er ſie begünſtigen wird, iſt noch nicht bekannt, auch iſt deshalb kein beſtimmter Antrag gemacht worden. Es ſcheint jedoch nicht in Abrede geſtellt werden zu können, daß ſie als Fortſetzung der großen Berlin-Magdeburg-Mindener Linie bis nach den Niederlanden zu den „das Ausland berührenden Hauptrichtungen" gehört. Als eine Zweigbahn kann ſie wohl auf keinen Fall betrachtet werden.

Der Anſchluß von Seiten Hollands iſt geſichert, und der General-Direktor van der Kün iſt von der Königl. niederländiſchen Regierung beauftragt, die Linie von Arnheim bis zur preußiſchen Grenze zu bearbeiten, und der Regierungs-Ingenieur, Baron van Reede, iſt bereits mit dem Nivellement beſchäftigt.

2) Richtung und Länge der Bahn, Steigungs- und Krümmungsverhältniſſe.

Der Anſchlußpunkt an die Köln-Mindener Eiſenbahn iſt bei Oberhauſen an der Emſcher durch die Natur der Sache bedingt, indem dieſer Ort an dem Punkte liegt, wo ſich die genannte Bahn ſüdlich nach Köln, öſtlich nach Weſtphalen ſchwenkt.

Zwiſchen Oberhauſen und der Lippe iſt die gewählte Richtung durch die Niederungen bedingt, welche ſich von dem Emſcherthale aus bis in die Nähe der Lippe ziehen. Der Anſchluß-Bahnhof wird bei Oberhauſen mit einem Bogen von 300 Ruthen Radius verlaſſen, worauf die Bahn bei Hölten und Dinslaken vorbeigeht und alsdann die Lippe erreicht. Der Uebergang über dieſen Fluß verurſacht das erheblichſte Bauwerk der Bahn, indem letztere denſelben in einer ſchrägen Richtung ſchneidet. Vermittelſt einer projektirten, leicht zu bewirkenden Aenderung des Flußbettes durch den Durchſtich des Anfangs- und Endpunktes einer Krümmung, welche die Lippe hier bildet, iſt der Uebergang jedoch rechtwinklig herzuſtellen und erfordert verhältnißmäßig nur unbedeutende Erdarbeiten.

Bei der Stadt Weſel machten die Befeſtigungen die nur einmalige Durchſchneidung derſelben wünſchenswerth, ſo daß Ausgang und Eingang der Bahn zuſammenfallen. Die Anlage des Bahnhofes iſt auf der Südſeite der Stadt, welche der Citadelle gegenüber liegt, am Rande der Esplanade derſelben, wo ſich ein großer freier Platz befindet, projektirt; von da hat man eine ganz kurze und leicht auszuführende unmittelbare Verbindung mit dem Freihafen am Rhein veranſchlagt — ein höchſt wichtiger Umſtand für den künftigen Handelsweg von Rotterdam nach dem Bergiſchen, nach Lippſtadt und nach Kaſſel, denn weder Duisburg noch Düſſeldorf können eine ſo unmittelbare Verbindung der Eiſenbahn mit dem Rhein herſtellen.

Die Kurven, mit welchen die Bahn die Feſtung erreicht und verläßt, haben, mit Ausnahme der zunächſt am Bahnhof liegenden kurzen Strecken (von 300 Ruthen Halbmeſſer), 400 Ruthen Halbmeſſer; alle ſonſt vorkommenden Kurven ſind kurz und flach.

Auf der Strecke von Weſel bis zur holländiſchen Grenze bedingen auf der Südweſtſeite das Ueberſchwemmungsterrain des Rheins, auf der Nordoſtſeite die Niederungen der Yſſel die Führung der Bahn. Es findet ſich jedoch zwiſchen beiden eine äußerſt günſtige Fläche, welche vergönnt, die Bahn in einer beinahe geraden und zugleich faſt ganz horizontalen Linie bis zur niederländiſchen Grenze zu führen.

Der Anſchlußpunkt an die Arnheimer Bahn in der Nähe der Dörfer Schmallenfeld und Diesfeld ſtimmt, nach einer offiziellen Mittheilung des Königl. niederländiſchen General-Direktors der Amſterdam-Arnheimer Eiſenbahn an das Komité der Niederrheiniſchen Eiſenbahn ganz und gar mit den Abſichten der Königl. niederländiſchen Regierung überein.

Da die Städte Emmerich und Rees in dem obengedachten Ueberſchwemmungsterrain des Rheins liegen und ihre Niederungen nur durch Deiche gegen das hohe Waſſer geſchützt ſind, ſo konnten ſie nicht berückſichtigt werden. Die Bahn berührt dagegen die Städte Iſſelburg (mit einer bedeutenden Eiſenhütte) und Anholt, für welche ein gemeinſchaftlicher Bahnhof projektirt iſt.

Im Ganzen ſind 4 Bahnhöfe: bei Oberhauſen, Dinslaken, Weſel und Anholt, ſo wie 6 Halteſtellen veranſchlagt.

Die Steigungsverhältniſſe ſtellen ſich ſo heraus, daß

7961 Ruthen oder etwa 54 Prozent horizontal,
1000 „ „ „ 7 „ 1:2400,
4167 „ „ „ 29 „ 1:1000,
1498 „ „ „ 10 „ 1: 300,

oder darunter geneigt ſind; letztere jedoch abſichtlich als Anläufe bei Bahnhöfen und Halteſtellen.

Die ganze Länge der Bahn beträgt 14626 Ruthen oder 7,313 Meilen; das Geſammtgefälle 71,33 Fuß. Da die ſtärkſte Steigung 1:1000 in der Praxis mit der Horizontale faſt gleiche Reſultate gewährt, ſo kann das Steigungsverhältniß der Bahn ein ſehr günſtiges genannt werden.

3) Projektirte Baukoſten und ſonſtige Verhältniſſe.

Die Bahn iſt vollſtändig zur Aufnahme eines doppelten Geleiſes mit einer Kronenbreite von 26 Fuß projektirt. Die ſämmtlichen techniſchen Arbeiten ſind unter der ſpeziellen Leitung des Bau-Inſpektors Schelle angefertigt, ganz nach den Grundſätzen, welche bei der Köln-Mindener Bahn in Anwendung gekommen ſind.

Die einzelnen Poſitionen des Anſchlages ſind:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
I. Erdarbeiten:			
Für 75890 Schachtruthen, pro Schachtruthe im Durchſchnitt $1\frac{1}{4}$ Thlr. inkl. Dammunterhaltung, Gräben u. ſ. w.	95042	15	—
II. Grundentſchädigung:			
Für 87709 Quadratruthen, pro Quadratruthe im Durchſchnitt 2 Thlr. inkl. Fruchtentſchädigung, Deterioration u. ſ. w.	177817	15	11

	Thlr.	Sgr.	Pf.
III. **Befeſtigung der Böſchungen mit Deckraſen, Beſaamung und Unterhaltung:**			
Für 10309 Quadratruthen pro Quadratruthe 1⅔ Thlr.	17181	20	—
IV. **Einfriedigungen:**			
Für 17091 laufende Ruthen Dornhecken inkl. proviſoriſchen Lattenzaunes, pro laufd. Ruthe 1½ Thlr. . . .	26701	15	—
V. **Brücken und Durchläſſe:**			
8 Brücken } 46 Durchläſſe }	135700	—	—
(Davon die Lippebrücke, 300 Fuß in der Länge weit, 90000 Thlr., die Emſcherbrücke 42 Fuß in der Länge, desgleichen 5 andere, à 6000 Thlr.)			
VI. **Wegeübergänge:**			
74 Wegeübergänge, im Durchſchnitt à 348 Thlr. . . .	25800	—	—
VII. **Oberbau (einſpurig):**			
17360 laufende Ruthen Bahngeſtänge inkl. des Geſtänges auf den Bahnhöfen, pro laufende Ruthe 37½ Thlr.	651000	—	—
VIII. **Bahnhöfe:**			
4 Bahnhöfe } 6 Halteplätze } mit allem Zubehör, jedoch ohne Geſtänge	227500	—	—
(Davon der Bahnhof für Weſel 125000 Thlr., die Bahnhöfe für Oberhauſen und Anholt à 30000 Thlr., der Bahnhof zu Dinslaken 10000 Thlr. — Für jeden der Anhalteplätze ſind 2500 bis 6000 Thlr. angenommen.)			
IX. **Wärterhäuſer:**			
29 Wärterhäuſer à 1200 Thlr. } 61 Wachthütten „ 150 „ }	43950	—	—
X. **36 Abtheilungszeichen** à 10 Thlr. und . . } 70 **Signale** à 60 Thlr., inkl. der Lampen pro } Meile 150 Thlr. . . . . }	5658	13	6
XI. **Außerordentliche und unvorhergeſehene Koſten:**			
10 Prozent aller Koſten exkl. Tit. VII	139335	3	—
XII. **Allgemeine Koſten und Zinſen während der Bauzeit:**			
3 Prozent für allgemeine Verwaltung } 5 „ „ Zinſen . . . . . }	125976	20	—
Summa	1,671663	12	5
Hierzu die Koſten der **Betriebsmittel**	228800	—	—
Mithin das Geſammt-Baukapital	1,900463	12	5

Die Durchſchnittskoſten einer Meile betragen hiernach mithin etwa 260000 Thaler.

Da der Bahn außer der vorhin erwähnten Verbindung mit Amſterdam auch noch eine bedeutende Frequenz an Vieh aus den großen Weidereien an

der holländiſchen Grenze erwächſt, welche die Märkte zu Düſſeldorf, Neuß und Köln verſorgen, ſo dürfte dieſer Eiſenbahn eine gute Rente nicht abgeſprochen werden können, indem namentlich vom Komité bei der Koſtenberechnung die höchſten Anſätze angewendet ſein ſollen, um jedem Vorwurf von Partheilichkeit für das Projekt zu begegnen.

38. Düſſeldorf-Sittarder oder Rhein-Maas Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Die erſte Idee einer Eiſenbahn zur Verbindung Deutſchlands mit dem Hafen Antwerpen, kam in dem zwiſchen den Niederlanden und Belgien im Jahre 1831 abgeſchloſſenen Friedenstraktate vor, indem Belgien ſich darin die Anlegung einer Eiſenbahn von Antwerpen nach dem Rhein über das limburgiſche Gebiet bei Sittard vorbehielt. Dieſe Bahn, ſehr zweckmäßig durch eine vollkommene Ebene gewählt, hätte die Berge bei Aachen ſo wie in Lüttich ſüdlich gelaſſen und die ganze ebene Fläche zwiſchen dem Rhein und der Nordſee in gerader Linie durchſchnitten. Auch in Düſſeldorf wurde die Nothwendigkeit anerkannt, die niederrheiniſche ausgedehnte Induſtrie, von ihrem Mittelpunkte Düſſeldorf aus, mit den belgiſchen Seehäfen auf dem direkten, kürzeſten und wohlfeilſten Wege zu verbinden, indem ſchon im Jahre 1838 von einem hierzu gebildeten Komité die erſten Schritte hierzu eingeleitet wurden. Die Nichtvollziehung des Friedenstraktates und die Fortdauer des Kriegszuſtandes bis zum Jahre 1839 verhinderte aber die Ausführung dieſes Planes. Belgien vollendete aber unterdeſſen ſein Eiſenbahnſyſtem von Stadt zu Stadt, und kam ſo einerſeits bis Haſſelt, auf dem halben Wege nach Düſſeldorf und nach Köln, und andererſeits bis Lüttich, halbweg nach Köln hin. Hier ſah man ſich an der Fortſetzung der Eiſenbahnen über Haſſelt durch das limburgiſche Gebiet und über Lüttich durch die Berge dieſer Provinz verhindert. Als man aber, ohne den definitiven Abſchluß des Friedens zwiſchen Holland und Belgien abzuwarten, von Köln aus, die Provinz Limburg umgehend, mit einer Eiſenbahn nach Lüttich hin entgegen kam, entſchloß ſich auch Belgien, den Bau von Lüttich weiter, über Verviers, bis zur preußiſchen Grenze zu unternehmen.

Der Plan, eine Eiſenbahn von Düſſeldorf bis zur belgiſchen Grenze anzulegen, unterblieb deshalb, bis er in neuerer Zeit wieder aufgegriffen und mit lebhafter Energie betrieben wurde. Eine von den Rheiniſchen Landſtänden Ende 1843 beim Könige beantragte Bitte:

> „die Unterſuchung der betreffenden Verhältniſſe, ſo wie die generelle Vermeſſung und Veranſchlagung der Sittarder Eiſenbahnlinie, auf Staatskoſten bewerkſtelligen zu laſſen“

wurde jedoch abgeſchlagen und dieſes den Privatintereſſen anheim geſtellt.

Auf Einladung der Düſſeldorfer Handelskammer fand hierauf am 15. Februar 1844 eine Verſammlung Statt, um das lange verzögerte Projekt der Wirklichkeit näher zu führen. Der vorgelegte Proſpektus veranſchlagte nach einer vorläufigen Schätzung für die preußiſche Strecke vom Rheinhafen Düſ-

ſeldorf bis an die Grenze des holländiſchen Kantons Sittard das benöthigte Kapital auf anderthalb Millionen Thaler; außerdem ſollten die Aktien zu einem Reſervekapital von einer halben Million in dem Falle emittirt werden, wenn eine Nothwendigkeit oder große Nützlichkeit für das Unternehmen es erforderte. Die Zeichner verpflichteten ſich vorläufig nur zur Zahlung von ½ Prozent, womit die Koſten der Vorarbeiten beſtritten werden ſollten Die aufgeſtellten Bedingungen fanden in der Verſammlung keinen Widerſpruch, weshalb man zu den Zeichnungen ſchritt, wobei ſich der zu jener Zeit ganz gewöhnliche Umſtand herausſtellte, daß bei unbeſchränkter Zeichnung das vorläufig veranſchlagte Kapital von anderthalb Millionen Thaler um mehr als das Dreifache überſchritten wurde, indem die Geſammtſumme aller Zeichnungen einen Totalbetrag von 6,607000 Thlr. ergab. Nothwendig mußte daher eine Reduktion eintreten, nach welcher alsdann die Einzahlung des in den Zeichnungsbedingungen feſtgeſetzten halben Prozents erfolgte.

Seit dieſer Zeit iſt das gewählte einſtweilige Komité damit beſchäftigt, diejenigen Bedingungen zu erfüllen, wovon die Verleihung der Konzeſſion für ſolche Bahnen abhängt, welche ohne Hülfe des Staates gebaut werden. Das eingezahlte halbe Prozent wird benutzt, die dabei vorkommenden Ausgaben zu beſtreiten.

Allgemein glaubte man, daß das Projekt nicht zur Ausführung kommen würde, indem es zu ſeiner Verwirklichung die Konzeſſion von Preußen, Holland und Belgien bedarf. Belgien ſagt man, wäre nicht geradezu entgegen, wünſche aber wohl die Ausführung nicht, weil ſeine Eiſenbahn über Lüttich und Verviers Schaden dadurch leiden würde; Holland müſſe traktatenmäßig konzeſſioniren, wenn Belgien es verlange, würde aber, wenn dies Letztere geſchähe, die Ertheilung der Konzeſſion und Expropriation noch viel leichter in die Länge ziehen können, als die traktatenmäßige freie Schifffahrt auf dem Rhein bis ins Meer. Die Erledigung der einzigen Frage z. B., ob Holland die Anlage einer Eiſenbahnbrücke über die Maas geſtatten muß, oder auch nur die Feſtſetzung des Punktes, wo eine ſolche Brücke angelegt werden ſoll, kann durch diplomatiſche Verhandlungen Jahre lang hingezogen werden, da Holland das größte Intereſſe g e g e n dieſes Projekt hat.

Den neueſten Nachrichten zufolge iſt jedoch an der Bereitwilligkeit Belgiens nicht mehr zu zweifeln. Eine Zuſchrift des belgiſchen Miniſters Deschamps an das Komité dieſer Eiſenbahn benachrichtigt daſſelbe, daß die Strecke derſelben auf belgiſchem Gebiete bis an die holländiſch-limburgiſche Grenze ſchon von belgiſchen Ingenieuren vermeſſen wird, und nicht nur bedeutende Vortheile auf der zu erbauenden Strecke bei den Kammern beantragt werden ſollen, ſondern auch die ſchon eröffnete Strecke von Landen bis St. Trond mit ihren Betriebsmitteln der Geſellſchaft zur Dispoſition geſtellt werden ſoll.

Als G r ü n d e für die Ausführung dieſer Eiſenbahn ließen ſich anführen:

1) Sie iſt die leichteſte und kürzeſte Verbindung Norddeutſchlands mit Belgien und der Nordſee.

2) Sie führt Holland und das jetzt iſolirte Limburg oſtwärts in das deutſche und weſtwärts in das belgiſche Syſtem ein.

3) Sie verbindet die Maas mit dem Rhein in einer der fruchtbarſten Ebenen, wo zwiſchen beiden Flüſſen, hin und zurück, bedeutende Transporte von Steinkohlen, Holz, Bauſteinen, Getreide und anderen Produkten des Bodens und der betriebſamen Fabrikgegend Statt haben.
4) Sie gewinnt als Fortſetzung der Elberfeld-Düſſeldorfer Bahn und der ſich an dieſe anſchließenden Eiſenbahnen den überſeeiſchen Verkehr von Elberfeld und dem fabrikreichen bergiſchen Lande.
5) Sie bildet eine Fortſetzung der großen preußiſchen Bahn in gerader Richtung bis zur holländiſchen und belgiſchen Grenze.

Ob dieſelben aber die Gegengründe von preußiſcher Seite, daß
1) ſchon eine Eiſenbahn von Köln aus nach Belgien führt,
2) derſelbe Zweck durch eine Eiſenbahn von Düſſeldorf nach Aachen erreicht werden kann, und
3) durch dieſes neue Unternehmen eine Ueberbrückung des Rheins oder eine Dampffähre bei Düſſeldorf nothwendig wird,

aufwiegen werden, mag die Zukunft entſcheiden.

39. Ruhrort-Krefeld-Kreis-Gladbacher Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Im Anfange Februar 1844 bildete ſich zu Krefeld aus den Notabeln des dortigen Handelsſtandes ein Komité, welches die Anlage einer Eiſenbahn von Ruhrort nach Krefeld und von hier über Vierſſen, Gladbach und Rheydt bezweckte, um vermittelſt derſelben eine innigere Vereinigung der bevölkerten und induſtriereichen Städte der linken Seite des Niederrheins zu vermitteln, die bisher ſchon durch ihren gleichartigen und großartigen Fabrikenbetrieb in Beziehung ſtanden. Zugleich ſollte die Bahn dieſe Gegend mit dem Kohlenreviere der Ruhrgegenden in unmittelbare Verbindung, und durch die wohlfeileren Kohlenbeziehungen einestheils der arbeitenden Klaſſe eine weſentliche Erleichterung gewähren, anderntheils aber auch den induſtriellen und landwirthſchaftlichen Etabliſſements Vortheile verſchaffen, die ſie gegen übermäßige Konkurrenz ſicher ſtellten.

Außer dieſen lokalen und ſpeziellen Zwecken ſicherte das Unternehmen der Gegend eine Verbindung mit dem Rhein, ſo wie mit dem Herzen der Monarchie und mit Holland, durch den Anſchluß an die Köln-Mindener Eiſenbahn, da die Köln-Mindener Geſellſchaft nach ihrem Statut befugt iſt, von der Hauptbahn bis Ruhrort eine Zweigbahn auszuführen.

Das Unternehmen fand von ſeiner erſten Anregung an bei den betheiligten Orten und Gegenden die lebhafteſte Theilnahme, weshalb die Geſellſchaft nicht zögerte, eine General-Verſammlung auf den 13. März anzuberaumen. In dieſer am 14. und 15. fortgeſetzten Verſammlung wurden die Statuten geprüft und feſtgeſtellt, das ſchon gezeichnete Aktienkapital auf 1,200000 Thlr. beſtimmt und der Beſchluß gefaßt, daß, wenn die Köln-Mindener Geſellſchaft von ihrer Befugniß, die Zweigbahn nach Ruhrort auszuführen, keinen Gebrauch machen ſollte, die diesſeitige Geſellſchaft das Recht in Anſpruch nimmt,

dieſelbe entweder ſelbſt auszuführen oder die Ausführung dieſer Strecke den Betheiligten von Ruhrort, welche ſich eventuell hierzu verpflichtet haben, zu überlaſſen.

Bis zu der erfolgten Allerhöchſten Genehmigung des Baues der Bahn und der Beſtätigung der Statuten vertritt ein von der General-Verſammlung gewählter Verwaltungsrath von 15 Mitgliedern und 15 Stellvertretern die Intereſſen ſämmtlicher Theilnehmer, mit der Befugniß, einen engeren Ausſchuß von fünf Mitgliedern aus ſeiner Mitte zur Beſorgung der laufenden Geſchäfte und zur Ausführung der Beſchlüſſe zu ernennen. Dieſer Verwaltungsrath fungirt bis zu der zur Wahl der Direktion zuſammentretenden General-Verſammlung.

Zur Beſtreitung der erforderlichen Koſten wurde in den Tagen vom 15. bis 30. April 1844 ½ Prozent des Aktienkapitals von den Zeichnern eingezogen, und werden hiermit jetzt die nöthigen Vorarbeiten betrieben, um das Unternehmen zur Konzeſſion vorzubereiten. Dieſe wird alsdann gewiß nicht verſagt werden, da es eine für das linke Rheinufer ſehr wichtige, gemeinnützige und höchſt wahrſcheinlich rentable Bahn iſt, die zur Hebung der Induſtrie der von ihr berührten Fabrikgegenden gewiß ſehr viel beitragen wird.

b. Richtung und ſonſtige Verhältniſſe der Bahn.

Ueber die **Richtung** ſteht bis jetzt nur ſo viel feſt, daß die Bahn auf der linken Rheinſeite von Homberg, Ruhrort gegenüber, nach Krefeld, von hier, mit Ueberſchreitung der Niers, nach Vierſſen, Gladbach und Rheydt geführt werden ſoll. Die ganze Länge dieſer Linie wird etwa 6 Meilen betragen.

Das **Terrain** iſt ganz eben und wird die Steigung im Durchſchnitt auf der ganzen Bahn $\frac{1}{1500}$ ſein; Kurven wird die Bahn etwa 8 von 500 Ruthen Radius erhalten.

Was die **Koſten** betrifft, ſo enthält hierüber das von der Geſellſchaft ausgegebene Promemoria nachſtehenden Ueberſchlag, und zwar:

Für die Strecke von Krefeld bis Ruhrort, 2½ Meilen,

a.	1)	Koſten der Vorarbeiten und Leitung des Baues	5000 Thlr.
	2)	Grundentſchädigung für etwa 100 Morgen à 300 Thlr. pro Morgen	30000 „
	3)	Herſtellung des Planums	50000 „
	4)	Für Brücken, Durchläſſe u. Straßen-Uebergänge	20000 „
	5)	20000 Stück eichene Querſchwellen à 1¾ Thlr. pro Stück	35000 „
	6)	Schienen 2,000000 Pfd. à 35 Thlr. pro Pfund	70000 „
	7)	Nägel zur Befeſtigung der Schienen	3000 „
	8)	Arbeitslohn für Oberbau	20000 „
	9)	Bahnhöfe, Stationen, Wärterhäuschen u. ſ. w.	40000 „
	10)	Für Extraordinaria	10000 „
			238000 Thlr.

b. Betriebsmaterial:

11) Für 3 Lokomotive nebſt Tender .	36000 Thlr.	
12) Für 10 Perſonenwagen à 800 Thlr. pro Stück	8000 „	
13) Für 120 Güterwagen à 200 Thlr. pro Stück	24000 „	68000 Thlr.
c. Für Zinſen während der Bauzeit etwa . .		20000 „
Die Strecke von Krefeld über Vierſſen, Gladbach bis Rheydt, zur Länge von 3½ Meilen, dürfte in Rückſicht des ebenen, ſehr billigen Terrains zu höchſtens 120000 Thlr. pro Meile, alſo zu . . . . herzuſtellen ſein.		420000 „
Das für die Krefeld-Ruhrorter Bahn veranſchlagte Betriebsmaterial würde für den erweiterten Dienſt bis Rheydt nicht ausreichen, und iſt deshalb angenommen worden, daß 2 Lokomotive und 180 Güterwagen mehr erforderlich ſein ſollen, denen noch 5 Perſonenwagen hinzutreten mögen. Die Koſten hierfür ſind berechnet auf		68000 „
Die Summe der Koſten für die ganze Bahnanlage wäre demnach		859000 Thlr.
Die Durchſchnittskoſten einer Meile ſtellten ſich daher auf etwa		143160 Thlr.

Obwohl die Bahn nur für ein Geleiſe hergeſtellt werden ſoll, ſo wäre dieſes immer eine ſehr geringe Summe, für welche der Bau ſchwerlich bewerkſtelligt werden könnte; es iſt deshalb auch, wie vorhin erwähnt, das Geſammtkapital auf 1,200000 Thlr. feſtgeſetzt, wonach ſich die Koſten einer Meile auf 200000 Thlr. ſtellen werden.

Den Verkehr auf der Bahn betreffend, iſt zunächſt ins Auge zu faſſen, daß bei der dichten Bevölkerung des die Bahn durchſchneidenden Kreiſes Gladbach die Perſonenbewegung auf derſelben eine ſehr lebhafte werden muß, indem die durch die ganze Bahn von Ruhrort bis Rheydt in unmittelbare Berührung mit derſelben gebrachte Bevölkerung etwa 60000 Seelen beträgt. Nimmt man die in etwa einer Meile Querlinie zu beiden Seiten längs derſelben wohnende Menſchenzahl auf 40000 an, ſo ergiebt ſich eine Zahl von 100000 Menſchen, die ſich des ſchnellen Transportmittels um ſo häufiger bedienen werden, als dieſe ganze Bevölkerung, der lebhafteſten Induſtrie ſich widmend, ein um ſo größeres Bedürfniß zu gegenſeitigem perſönlichen Verkehr hat.

Die Induſtrie des Kreiſes Gladbach verarbeitet bekanntlich eine ſolche Menge roher und halbroher, ſchwer ins Gewicht fallender Produkte, in Baumwolle, Twiſt, Material- und Farbewaaren hauptſächlich beſtehend, daß mit den daraus hervorgehenden Fabrikaten der Bahn zum Rheine davon eine ſehr bedeutende Transportmaſſe zufließen muß, weil auf dieſem Wege die fraglichen Güter um einen namhaft billigeren Preis transportirt werden können, als auf dem bisherigen über die Maas. Nimmt man dazu die Transporte von Steinkohlen und Kolonialwaaren, Getreide, Wein, Branntwein, Kalk, Bau-

materialien, Düngſtoffe und viele andere Gegenſtände, dann bleibt gewiß nicht zweifelhaft, daß die auf der Bahn zu transportirende Gütermaſſe einen Hauptgegenſtand der Frequenz bilden wird.

Aus dieſem Angeführten geht zur Genüge hervor, daß man mit Recht eine gute Verzinſung des Anlagekapitals erwarten kann.

40. Aachen-Gladbach-Neuſſer Eiſenbahn.

Geſchichte dieſes Projekts.

Nach dem Proſpektus, welcher von einem im Monat März 1844 hierzu ſich gebildeten Komité ausgegeben wurde, iſt dieſe Eiſenbahn beſtimmt, ſich an die Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Bahn bei Rheydt, ſo wie an die Düſſeldorf-Elberfelder und Köln-Mindener bei Düſſeldorf anzuſchließen; ſie ſoll alſo die letztere Stadt, Krefeld und die Fabrikſtädte des Kreiſes Gladbach mit der Rheiniſch-Belgiſchen Bahn bei Aachen verbinden, und zugleich den Steinkohlen aus dem Inde- und Wurm-Reviere einen vermehrten Abſatz verſchaffen, welcher jetzt durch mangelhafte Landſtraßen ſehr leidet. Hinſichtlich des Terrains und Verkehrs erſcheinen die Verhältniſſe günſtig, und die Konzeſſion dürfte für dieſe, allem Anſcheine nach rentable Bahn, eben ſo wenig wie für die Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Eiſenbahn zu verweigern ſein, zumal da der Kreis Gladbach, in welchem ſich die ſtärkſten Baumwollenfabriken des linken Rheinufers befinden, an der nächſten Verbindung mit der Rheiniſch-Belgiſchen Bahn und mit dem Rhein bei Düſſeldorf und Neuß ein ſehr großes Intereſſe hat.

Dieſe Bahn würde in der am leichteſten ausführbaren Weiſe dasjenige Bedürfniß befriedigen, welches zu dem aller Wahrſcheinlichkeit nach unausführbaren Projekte der Düſſeldorf-Sittard-Haſſelter Bahn die erſte Veranlaſſung gegeben hat. Die nöthigen Aktienzeichnungen hierzu ſind in aller Stille betrieben und dabei auf die größte Solidität Rückſicht genommen.

In Bezug auf dieſes Unternehmen wäre noch das

„Düſſeldorf-Rheydt-Eſchweiler Projekt“

anzuführen. Daſſelbe iſt durch die Bemühungen einiger Herren in Rheydt an das Tageslicht getreten, ohne anderes Intereſſe, als das einer Theilnahme an der Verwaltung des Aachen-Gladbach-Neuſſer Projekts, denn beide Projekte ſind in Beziehung auf Rheydt gleich; eben ſo iſt es hinſichtlich Düſſeldorfs. Für Eſchweiler beſteht dagegen der Unterſchied, daß jenes Projekt in jedem Falle dieſen Ort berühren, das andere dagegen diejenige Richtung wählen will, welche ſich als die vortheilhafteſte ergiebt, welches wohl keine andere als die über Eſchweiler ſein wird. Das Düſſeldorf-Rheydt-Eſchweiler Projekt iſt alſo nur ein Konkurrenz-Projekt, und nicht durch weſentliche Intereſſen getragen. Das Publikum ſcheint dieſes Verhältniß verſtanden zu haben, denn auf die nach einem „Beſchluſſe des Komités vom 1. April“ aufgeſtellten und veröffentlichten ſoliden Zeichnungsbedingungen haben ſich bis zum 30. April, wo die Zeichnungen geſchloſſen wurden, faſt gar keine Aktionäre gemeldet, ſo daß das Komité die bisherigen und fernern Koſten ſeiner Konkurrenz-Wirkſamkeit wohl aus eigenen Mitteln wird beſtreiten müſſen.

41. Aachen-Ruremonder Eiſenbahn.

Geſchichte dieſes Projekts.

So viel darüber bis jetzt bekannt iſt, ſcheint daſſelbe das Endreſultat von den vielſeitigen Bemühungen werden zu ſollen, die Linie der Rhein-Maas oder Elberfeld-Antwerpener Eiſenbahn über Aachen zu ziehen. Die neue Wendung dieſer Angelegenheit iſt aus folgender gedrängten Bekanntmachung zu erſehen, welche an den betheiligten Orten in Umlauf geſetzt worden iſt.

„Es geht aus den Verhandlungen der Komités der Rhein-Maas Eiſenbahn hervor, daß die Eiſenbahn-Projekte: Düſſeldorf-Gladbach-Aachen und Düſſeldorf Rheydt-Eſchweiler, als blos gegen jene Bahn gerichtete Konkurrenz-Projekte betrachtet und als ſolche bekämpft werden. Es ſcheint wirklich, daß der Abſatz der Wurm- ſo wie der Inde-Kohlen keine unmittelbare Verlängerung der projektirten Kohlenbahnen über den Kreis Gladbach hinaus bis Düſſeldorf erfordert, und daß dieſe Projekte blos durch dieſen Uebergriff in die ältere gerade Linie von Elberfeld über Düſſeldorf, Gladbach, Heinsberg, Sittard und Haſſelt nach Antwerpen eine Oppoſition erwecken und ſelbſt dadurch ihre urſprüngliche Abſicht und Eigenſchaft aufgeben. Da man ſie durch den Ellenbogenzuſatz der Strecke Gladbach-Düſſeldorf zum Konkurrenz-Projekte mit jener viel längeren internationalen Linie macht, welche ſie zerſtückeln würde, ſchadet man ihrem urſprünglichen Zwecke, wie ſich ſchon dadurch ergiebt, daß man, um eine Konkurrenz-Linie zu bilden, die Richtung des Wurmthals verläßt.

Eine preußiſch-limburg-niederländiſche Bahn ſteht dem Abſatze der Wurm-Kohlen nicht entgegen, ſondern eröffnet ihm vielmehr neue und bedeutende Auswege. Das wahre Intereſſe einer Eiſenbahn des Wurmreviers iſt mithin, ſich an jene anzuſchließen. Das Wurmthal erreicht in gerader Linie bei Heinsberg die projektirte Rhein-Maas Bahn, und zwei Meilen weiter, bei Ruremond, die Maas, wo ſich für die Wurm-Kohlen, mit Vorſprung auf die Lütticher, ein bedeutender Abſatz an den Maasufern und nach Holland eröffnet. Die Wurm-Kohlen gelangen zugleich durch dieſe Thallinie auf die leichteſte und wohlfeilſte Weiſe in den Kreis Gladbach, indem der Umweg von blos einer Meile durch die ganz ebene Linie ohne alle Terrainſchwierigkeiten mehr als aufgewogen wird, und die Wurm-Kohlen zugleich einen ausgedehnten Abſatz in den Städten und der bevölkerten Umgegend von Heinsberg, Waſſenberg, Ruremond und Sittard gewinnen, wo man gegenwärtig, außer der Zufuhr von der Maas, für den Kohlenbedarf 5 bis 8 Stunden Landfracht hat.

Ruremond kann auf der kleinen Entfernung von Heinsberg und Waſſenberg nur von dort über die Rhein-Maas Bahn den Rhein erreichen. Die von Ruremond durch das Ruhrthal bis Heinsberg und Waſſenberg projektirte Zweigbahn bildet eine gerade Linie mit der Wurmbahn und hat ebenſo gar keine Terrainſchwierigkeiten. Dieſe zuſammenhängende Waſſerlinie, von dem Punkte des Wurmthals zwiſchen Aachen und Burtſcheid, 70 Fuß unter dem Bahnhof und dem Viadukt der Rheiniſchen Bahn ausgehend, gelangt über die Orte Haaren, Herzogenrath, Geilenkirchen-Hünshofen, Randerath und Heinsberg-Waſſenberg bei Ruremond an die Maas, mit einem Falle von

blos 1 auf 3000, mit ſehr wenig Erdarbeiten und nur ſeltenen Einſchnitten und Dämmen, die nur 2 bis 6 Fuß Höhe haben. Die Anlagekoſten werden, nach den belgiſchen Erfahrungen und im Vergleich mit der einſpurigen Berlin-Stettiner Bahn, welche mit vielen Einſchnitten und Dämmen von 10 bis 40 Fuß Höhe, 170000 Thlr. pro Meile gekoſtet hat *), für dieſe Bahn einſpurig nicht über 134000 Thlr. pro Meile betragen, oder nach zuverläſſigen Veranſchlagungen auf 7½ Meile, mit Einſchluß von 8 Lokomotiven, 20 Perſonen- und 50 Transportwagen ein Kapital von 1,100000 Thlr., deſſen Verzinſung zu 4 Prozent einen Reinertrag von blos 44000 Thlr. erfordert. Dafür hat dieſe Bahn eine dreifache Beſtimmung und Ertrag:

1) Indem ſie die Rheiniſche Bahn und Aachen mit Limburg und Holland verbindet, iſt ſie im Zuſammenhang mit der beſchloſſenen Limburg-Arnheimer Bahn ein Theil der Amſterdam-Aachener und Lütticher Bahn, und hat den überſeeiſchen Handel Hollands mit dieſem Theil der Rheinprovinz, ſowie die Kohlen- und Fruchtausfuhr auf der Maas nach Holland.
2) Sie hat die Lokalfrequenz der zahlreichen Orte und der bevölkerten Gegend dieſer Thallinie.
3) Sie führt faſt ſämmtliche Produkte der Wurm-Kohlenlager, welche allein hinreichen eine Bahn zu rentiren.

Man darf mit Zuverſicht erwarten, daß dieſe Bahn durch das Zuſammenwirken der verſchiedenen Komités der betheiligten Orte, und im Einverſtändniß anſtatt in Konkurrenz mit den Orten der von einer Fortſetzung bis Antwerpen ganz unabhängigen und blos auf preußiſchem Boden fallenden Linie von Heinsberg bis Düſſeldorf, zur Zufriedenheit und zum Vortheil aller Theile zu Stande kommen wird."

42. Köln-Krefelder Eiſenbahn.

Geſchichte dieſes Projekts.

Im März 1844 bildete ſich in Köln ein Komité zur Eiſenbahnverbindung der Städte Krefeld, Düſſeldorf, Neuß, Gladbach und Köln, welches in demſelben Monate nachſtehende Bekanntmachung erließ:

„Nachdem der große Schienenweg, der die Rheinprovinz von Weſten nach Oſten durchſchneidet, theils wirklich ausgeführt, theils ſeine Vollendung ihm geſichert worden, regt ſich von Neuem der Wunſch, den auf dem linken Rheinufer gelegenen Landestheilen, welche durch die Natur ihres Bodens, ſo wie durch ihre Induſtrie zum Genuſſe dieſes neuen Kommunikationsmittels berufen ſind, ein Eiſenbahnſyſtem zu ſchaffen, wodurch das doppelte Bedürfniß befriedigt würde, die wichtigſten und bevölkertſten Punkte dieſes Landestheiles unter ſich zu verbinden, und zugleich mit der neuen europäiſchen Heer-

*) So richtig der Plan dieſes Unternehmens auch ſein mag, ſo falſch iſt jedoch die Koſtenberechnung deſſelben, indem die Durchſchnittskoſten der Meile bei der Berlin-Stettiner Bahn nicht 170000 Thlr., ſondern 206919 Thlr. betragen. Das Anlagekapital wird deshalb, wenn die Bahn zur Ausführung kommen ſollte, wohl bedeutend erhöht werden müſſen.

ſtraße ſie in Berührung zu bringen. Schon vor mehr als 8 Jahren iſt dieſer Gedanke gefaßt worden, damals aber an der Ungunſt der Umſtände geſcheitert; die gegenwärtige günſtige Konjunktur für ihn zu benutzen, dazu hat ſich ein proviſoriſches Komité vereinigt. Das Mittel der Ausführung erblicken ſie in einer Kreuzbahn, die mit Berührung von Neuß die Städte Düſſeldorf, Krefeld, Gladbach und Köln zu Endpunkten haben müßte, deren Kreuzungsſtelle in die Nähe von Neuß, und zwar nördlich von dieſer Stadt fiele. Das Komité proponirt alſo eine Kreuzbahn mit den angegebenen Endpunkten, oder, falls die Konzeſſionirung der Düſſeldorf-Haſſelter Bahn erfolgen und dadurch die Ausführung der Düſſeldorf-Gladbacher Bahnſtrecke überflüſſig werden ſollte, eine einfache Bahn zur Verbindung der Städte Köln und Krefeld, die eben die Düſſeldorf-Haſſelter Bahn in der Nähe der Stadt Neuß durchſchneiden würde. Indem die Ausarbeitung eines vollſtändigen Proſpektus über die vermuthlichen Ausgaben und Einnahmen dieſer Bahn auf der Grundlage der bisherigen Erfahrung noch nicht vollſtändig beendet, ſondern nur ſo weit gediehen iſt, um für die Rentabilität dieſes Unternehmens die beruhigendſte Ausſicht zu gewähren, ſchließt das Komité dieſe vorläufige Mittheilung mit einigen kurzen Bemerkungen."

Der hierauf ſpäter veröffentlichte Proſpektus enthielt im Weſentlichen Folgendes. Die ganze Länge der Bahn ſollte, die Gladbach-Düſſeldorfer Querbahn eingerechnet, nahe an 10 Meilen betragen, und das Baukapital, bei deſſen Veranſchlagung man die Koſten der Bonn-Kölner Bahn hinſichtlich der wenigen Terrainſchwierigkeiten und der im Allgemeinen gewiß nicht ſehr koſtſpieligen Grundſtück-Erwerbung zum Maaßſtabe genommen hatte, war pro Meile zu 240000 Thlr., oder für die geſammte Bahn zu 2,400000 Thlr. angeſetzt worden, mit welcher Summe man für die Deckung aller Koſten bis zur Eröffnung des Betriebes auszureichen hoffte. Für die Ertragsfähigkeit der Bahn gab der Proſpektus Anhaltpunkte, die anſcheinend auf ſorgfältige Ermittelungen, ſo wie auf die Frequenz- und Ertragsverhältniſſe ähnlicher Bahnen geſtützt waren und dem Unternehmen eine jährliche Einnahme von etwa 290000 Thaler in Ausſicht ſtellten, wovon nach der aufgeſtellten Berechnung der Betriebskoſten die volle Hälfte als Reinertrag übrig blieb und ſomit für das Anlagekapital eine Verzinſung von 6 Prozent gewährte.

Die Zeichnungen zu dieſem Unternehmen fanden hierauf am 3. April 1844 in Köln Statt, und überſtiegen, wie es zur damaligen Zeit ganz gewöhnlich war, das benöthigte Aktienkapital bedeutend. Nach der Bekanntmachung des Finanz-Miniſters vom 11. April deſſelben Jahres hielt es jedoch das Komité für gerathen, von der Einforderung des halben Prozents vom gezeichneten Aktienkapital abzuſtehen, dagegen zu den Koſten der Vorarbeiten freiwillige Geldbeiträge, jedoch nicht unter 5 Thlr., von den bei der Aktienzeichnung vom 3. April Betheiligten entgegenzunehmen.

Dies ſcheint aber wohl nur eine zweckmäßige Form zu ſein, das Unternehmen aufzugeben, weil man einſah, daß nach dem Eiſenbahngeſetze die Konzeſſionirung einer zweiten Bahn von Köln nach Düſſeldorf unſtatthaft iſt.

43. Rheiniſche Eiſenbahn zwiſchen Köln, Aachen und der belgiſchen Grenze.

a. Geſchichte der Bahn.

Kölner Kaufleute traten im Jahre 1833 zuſammen, um eine Eiſenbahn von Köln nach der belgiſchen Grenze zu bauen. Man wollte im Anſchluß an die zu erbauenden belgiſchen Eiſenbahnen eine direkte Verbindung Kölns mit der Nordſee herſtellen und auf dieſe Weiſe den holländiſchen Rheinzoll umgehen.

Unterm 5. Dezember 1833 erlangten ſie die nachſtehende Allerhöchſte Kabinetsordre, welche dem von ihnen gebildeten Komité die Konzeſſion für die Anlage dieſer Eiſenbahn übertrug:

„Auf Ihren Bericht vom 28. Oktober will Ich zur Anlage einer Eiſenbahn von der weſtlichen Landesgrenze gegen Belgien bis Köln, welche ein in letzterer Stadt zuſammengetretenes Komité durch Bildung einer Aktiengeſellſchaft zu Stande zu bringen beabſichtigt, unter denſelben, von Ihnen bevorworteten Vorbehalten*), wie ſie hinſichtlich der Errichtung einer Eiſenbahn von Amſterdam bis Köln beſtehen, Meine Genehmigung mit der Zuſicherung ertheilen, daß die Unternehmung ſowohl bei Erwerbung des zur Anlage erforderlichen Grundeigenthums, als auch hinſichtlich des Schutzes während der Ausführung des Baues und deſſen künftiger Unterhaltung, den öffentlichen Kunſtſtraßen gleichgeſtellt werden ſoll.“

Das Unternehmen fand beim Publikum nur geringe Unterſtützung, indem daſſelbe zu neu war und Niemand für die erforderliche Kapitalanlage einen entſprechenden Zinſenertrag für die nächſte Zukunft mit einiger Wahrſcheinlichkeit vorausſehen konnte, weshalb das Komité ſich beim Staate dringend um eine Gewährleiſtung der Zinſen bemühte.

Seine Anträge wurden jedoch abgelehnt. Wir führen, um die damals herrſchende Anſicht von dem pekuniären Erfolge des Unternehmens und den Geiſt, in dem das Komité dieſelbe erfaßte, anſchaulich zu machen, eine Stelle aus dem gedruckten Programme deſſelben vom 18. Januar 1834 an:

---

*) Die gemachten Vorbehalte erhellen aus nachfolgendem, gleichzeitig mit der Allerhöchſten Kabinets-Ordre vom 5. Dezbr. 1833 mitgetheilten Reſkripte des Ober-Präſidenten der Rheinprovinz vom 14. Januar 1834. (Köln. Zeit. vom 7. Mai 1837, Nr. 127.):

„Seine Majeſtät der König haben Sich in der Allerhöchſten Kabinets-Ordre auf die dem Unternehmen einer Bahn von Amſterdam nach Köln geſtellten Bedingungen bezogen; dieſe aber waren, daß dem Gouvernement die Genehmigung

1) der unter Kontrole der betreffenden Behörden zu regulirenden Linien des Straßenzuges,
2) der Statuten der Aktien-Geſellſchaft, in ſofern ſie, wie nothwendig, auf die Rechte einer moraliſchen Perſon Anſvruch macht,
3) des Tarifs für die Benutzung der Eiſenbahn, und
4) des Bahn-Reglements

vorbehalten bleibt. Ich muß außerdem noch bemerken, daß die von Sr. Majeſtät dem Könige bewilligte Gleichſtellung der Anlage mit öffentlichen Kunſtſtraßen nur unter der Vorausſetzung bewilligt worden iſt, daß die Bahn auch dem öffentlichen Gebrauche überlaſſen werde, und die Aktionäre ſich ein ausſchließendes Recht dazu nicht vorbehalten wollen.“

„In Folge dieſer nicht unerwarteten, aber freudig bewillkommten Erklärung wurde den Hohen Miniſterien die Bitte vorgelegt, die Bewilligung zur Erbauung einer Eiſenbahn von Köln bis zur belgiſchen Grenze, unter Gewährleiſtung der Zinſen, ſo wie der Tilgung des Kapitals durch den Staat, gegen Abtretung des Eigenthums nach erfolgter Amortiſation bevorworten zu wollen.

Auf eine Gewährleiſtung der Zinſen glaubten die Miniſterien nicht eingehen zu müſſen, und wiewohl die Unterzeichneten die Anſicht unabänderlich feſthalten, daß der Staat das Eigenthum einer ſo wichtigen Domäne nicht aus den Händen geben möge, ſo erachten wir es doch für eine unabweisbare Pflicht, der Genehmigung Seiner Majeſtät des Königs durch die Einladung zur Bildung einer Aktien-Geſellſchaft zu entſprechen, um demnächſt mit Erfolg für weitere Begünſtigungen wirken zu können, von denen die uneingeſchränkte Berechtigung zur Perſonen-Beförderung, die freie Waarendurchfuhr durch Rheinpreußen und durch Belgien, ſo wie die Umwandlung des Entrepots von Antwerpen in einen vollkommenen Freihafen, gleich dem in Köln beſtehenden, unerläßlich ſcheinen."

Als eine Pflicht, nicht als ein Geſchäft, das allein des direkten Gewinns wegen empfohlen werden kann, ſtellte das Komité ſeinen Mitbürgern dieſe Unternehmung dar. Von der großen vaterländiſchen Idee getragen, verdoppelte es ſeine Anſtrengungen, und es gelang ihm, patriotiſche Männer in Köln zu finden, die bereit waren, zum Wohle des Landes und ihrer Vaterſtadt die Gefahr eines erheblichen Verluſtes auf ſich zu nehmen. Nachdem nun das für erforderlich gehaltene Aktienkapital von 1,800000 Thlr. in Aktien zu 250 Thlr. zuſammengebracht und in der General-Verſammlung vom 25. Juli 1835 ſich die Geſellſchaft durch Vollziehung des Geſellſchaftsvertrages als „Rheiniſche Eiſenbahn-Geſellſchaft" konſtituirt hatte, befeſtigte ſich der Kredit des Unternehmens, die Theilnahme wuchs, die Aktien ſtiegen und Alles drängte zu dem erfreulichſten Gedeihen.

Da trat die Stadt Aachen mit ihrem Lokal-Intereſſe hemmend und ſtörend dazwiſchen. Begreiflicher Weiſe mußte es im Plane des Unternehmens liegen, den kürzeſten und wohlfeilſten, durch die Natur der Terrainverhältniſſe vorgeſchriebenen Weg zur Grenze zu ſuchen. Da es ſich nun durch zwei Projekte erwieſen hatte, daß die Stadt Aachen nicht ohne die unverhältnißmäßigſten, die Zwecke des Unternehmens hemmenden Koſten unmittelbar mit der Bahn berührt werden konnte, ſo war beſchloſſen worden, dieſelbe mit der Hauptbahn mittelſt einer Zweigbahn zu verbinden, welche die Kommunikation raſcher und wohlfeiler herſtellte und eine dereinſtige Verlängerung nach Maſtricht und von da nach Antwerpen hoffen ließ.

Die beſte von dieſen beiden Linien ging von Köln über Eſchweiler und Eupen nach der belgiſchen Grenze. Es war bei derſelben keine Seilebene, ſondern eine möglichſt gleichmäßige Vertheilung des Gefälles in Vorſchlag gebracht. Das Gefälle wechſelte 14 Mal zwiſchen den Grenzen von 1:8000 bis 1:500. Durch Ueberſchreitung des Rückens zwiſchen dem Rhein und der

Erſt gingen 39 Fuß gewonnene Steigung verloren, dagegen fand ſich von der Erſt bis zum Scheitel ein anhaltendes Steigen, und zwar:

auf	3,84	Meilen	zwiſchen	1:8000	und	1:600,
„	3,94	„	„	1:500	„	1:300,
„	1,06	„	von	1:232,		
„	3,00	„	„	1:150.		

Der Scheitelpunkt lag 800 Fuß über dem niedrigſten Punkte bei Köln und 958,5 rhein. Fuß über dem mittleren Stande der Nordſee. Bei Kornelimünſter machte die Verengung des Indethales 2 Tunnel, von 98 und 67 Ruthen Länge, durch die Vorſprünge des Kalkſteingebirges nothwendig, welche zuſammen zu 15548 Thlr., alſo pro Fuß etwa 80 Thlr. veranſchlagt waren. Die ganze Länge von 11,84 Meilen war, einſchließlich der erforderlichen Tunnel, zu 1,930000 Thlr., mithin die Meile zu 163000 Thlr. veranſchlagt.

Dieſes hielt jedoch Aachen, welches dem Unternehmen ungeachtet mehrmaliger Aufforderung bis kurz vor dem Schluſſe der Aktienzeichnung fremd geblieben war, ſeinem Lokal-Intereſſe nicht gemäß. Es wandte ſich, um daſſelbe durchzuſetzen, nicht an die General-Verſammlung, ſondern ſuchte das Gouvernement zu bewegen, zu ſeinen Gunſten Zwang auf die Geſellſchaft auszuüben. Die Gründe, die es für ſich geltend machte, können wir übergehen.

Der Erfolg ſeiner Schritte erhellt aus nachſtehender Stelle eines Vortrags der Direktion in der General-Verſammlung vom 6. Mai 1837:

„Nachdem das Komité ſchon im Dezember 1834 die offizielle Anzeige gemacht hatte, daß die projektirte Linie Aachen nicht berühre, und der Direktion im September 1835 die zuſtimmende Anerkennung des Hohen Miniſteriums über die Art, wie die ſchließliche Entſcheidung des Gouvernements vorbereitet werde, zu Theil geworden war, wurde ihr am 26. Februar 1836 eröffnet, daß das Gouvernement nicht geneigt ſei, einer die Städte Düren und Aachen nicht berührenden Linie die Genehmigung zu ertheilen."

Die Geſellſchaft ſah durch dieſen Beſchluß der Hohen Miniſterien ihr Unternehmen in ſeinen zu erwartenden Erfolgen weſentlich verſchlechtert; jedoch die Idee, welche ſie vereinigt hatte, der große allgemeine Zweck der Eiſenbahn ſelbſt, der, wenn auch beeinträchtigt, doch immer noch von unberechenbarer Bedeutung für die Zukunft der Stadt und des ganzen Landes blieb, verdrängte die perſönlichen Rückſichten, und ſie entſchloß ſich bereitwillig zu dieſem großen Opfer.

Eine Konferenz zwiſchen ihren Direktoren und den Aachener und Dürener ſtädtiſchen Behörden fand auf Anordnung des Miniſteriums unter dem Vorſitze der Provinzialbehörden Statt und hatte das erfreuliche Reſultat, daß ein einſtimmiger Beſchluß über die Richtung der Bahnlinie zu Stande kam. Dieſe Vereinbarung wurde genau in der von dem Regierungs-Kommiſſar Herrn Ruppenthal feſtgeſtellten Faſſung am 27. April 1836 von dem Adminiſtrationsrathe der Geſellſchaft angenommen, und die Direktion bezeichnete

am 29. Juni 1836 auf Aufforderung des Miniſteriums in einer Eingabe an den Ober-Präſidenten der Rheinprovinz die der Bahn zu gebende Richtung, wie folgt:

„Die Bahn beginnt im Freihafen zu Köln; ſie überſchreitet das Vorgebirge in der Nähe von Königsdorf und die Roer in der Nähe von Düren; ſie verläßt das Thal der Inde hinter Eſchweiler und erreicht mittelſt eines Tunnels bei Verlautenheide den Haarbach; ſie überſchreitet die Straße zwiſchen Aachen und Burtſcheid in der Nähe des Marſchierthores, verläßt den aachenſchen Gebirgskeſſel vermittelſt eines Tunnels und erreicht die belgiſche Grenze zwiſchen Herbesthal und Weißenhaus.“

Nach dieſer Bereitwilligkeit ſchien jeder Zwiſt beſeitigt und allen Anſprüchen, ſowohl von Seiten der Städte als von Seiten des Staats, um ſo mehr Genüge gethan, als auch die in der General-Verſammlung vom 25. Juli 1835 beſchloſſenen Statuten nach der Weiſung der Miniſterien in der Adminiſtrationsraths-Sitzung vom 27. April 1836 eine nochmalige ſorgfältige Ueberarbeitung erlitten hatten und die Bevorwortung derſelben, ſowie des vorgeſchlagenen Tarifs, von den Miniſterien verheißen war.

Aber eine jeder Billigkeit vergeſſende Parthei in Aachen verfolgte, unbekümmert um die Verhandlungen zwiſchen der Direktion und den ſtädtiſchen Behörden, unbekümmert um das zufriedenſtellende Ergeben derſelben, fernere Zwecke, das erſte Nachgeben Kölns nur zur Handhabe, um weiter zu greifen, benutzend. Sie ſchlug den Weg ein, die an der Spitze der Verwaltung ſtehenden Männer mit planmäßiger Konſequenz heimlich und öffentlich auf die unehrenhafteſte Weiſe zu verfolgen und als einſeitige, von beſchränkten und eigennützigen Geſichtspunkten befangene Leute bei den Behörden zu verdächtigen, und that dann den verwegenen Schritt, mit Ueberſehung der vorhin erwähnten Allerhöchſten Kabinets-Ordre vom 5. Dezember 1833, als ſei ſie nicht in der Welt, für denſelben Zweck, für welchen die kölner Geſellſchaft bereits ſeit 1833 konzeſſionirt war, eine zweite Geſellſchaft in Aachen zu gründen, um die kölner Geſellſchaft aus ihrer Konzeſſion herauszuheben und dieſelbe für ſich in Beſitz zu nehmen. Es muß bemerkt werden, daß damals, als dieſe Oppoſitions-Geſellſchaft ſich bildete, die Aktien der kölner Geſellſchaft bereits auf 5 bis 6 Prozent über pari ſtanden, mithin die Gefahr, welche ihre Unterzeichner gelaufen hatten, nicht mehr vorhanden war. Sie nannte ſich, zum Unterſchied von der kölner Geſellſchaft, „Preußiſch-Rheiniſche Eiſenbahn-Geſellſchaft.“

Ihr Programm vom 28. März 1836 beginnt mit folgenden Worten:

„Da die Verwaltung der kölniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft alles Mögliche aufbietet, die Bahnlinie von der belgiſchen Grenze bis nach Köln ſo beſtimmen zu laſſen, daß die gewerbreichen Städte Aachen, Burtſcheid und Düren um eine Meile von der Bahn entfernt bleiben, da ferner mit der größten Wahrſcheinlichkeit gefürchtet werden muß, daß dieſe Verwaltung dann, wenn ſie durch die Weisheit und Gerechtigkeit der Staatsbehörden dahin angewieſen würde, jene

Städte nicht zu umgehen, doch dieſe Beſtimmung für die letztern ſo nachtheilig, als es nur angeht, ausführen möchte; — ſo iſt der Beſchluß gefaßt worden, hier unter der obigen Firma eine neue anonyme Geſellſchaft zu gründen, welche bei den höchſten Staatsbehörden den Antrag ſtellen wird, die Konzeſſion zur Eiſenbahn von der belgiſchen Grenze nach Köln nicht der kölniſchen, ſondern der hier zu gründenden Geſellſchaft gnädig zu verleihen.

„Art. 5: Die anonyme Geſellſchaft für die Preußiſch-Rheiniſche Eiſenbahn tritt in Konkurrenz vor dem Gouvernement mit der Köln-Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft und bezweckt, eine Allerhöchſte Konzeſſion vorzugsweiſe zu erhalten, indem ſie beabſichtigt:

das Landes-Intereſſe zu beachten und nicht allein Köln mit Antwerpen zu verbinden, ſondern auch die innern Kommunikationen und Entwickelungen zu befördern; des Endes die Bahn von der belgiſchen Grenze über Aachen nach Köln, und zwar in der Nähe Eupens und über Düren, zu führen, in ſofern letzteres vom Gouvernement für zweckmäßig erkannt wird."

Ein ferneres Programm derſelben vom 31. März 1836 drückt ſich aus:

„Die Bewohner Aachens und Burtſcheids haben eingeſehen nicht nur das große Intereſſe, welches ſie an der Gründung der neuen Geſellſchaft insbeſondere haben, ſondern auch, daß die Grundſätze, welche dieſelbe aufſtellt, — Beförderung der innern Kommunikationen und Entwickelungen des Landes, Parität des Einfluſſes, den die beiden größten preußiſchen Städte am linken Rheinufer auf die Verwaltung der Geſellſchaft haben, bereitwillige Fügung in die von den höchſten Staatsbehörden für die Konzeſſionirung von Eiſenbahnen aufgeſtellten Normen, — viel ſicherer den Erfolg eines großen Unternehmens, welches mit den höchſten Landes-Intereſſen ſo nahe verzweigt iſt, verbürgen, als die Einſeitigkeit der Verwaltung der kölniſchen Geſellſchaft."

Aehnliche Invektiven finden ſich in der Vorrede zu den Statuten vom 5. April 1836 und in allen gedruckten Protokollen dieſer Oppoſitions-Geſellſchaft.

Das Reſultat ihrer vielfachen unermüdlichen Bemühungen war zuvörderſt, daß die Genehmigung der Statuten der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft ſuspendirt wurde, dann, daß durch die Allerhöchſte Kabinets-Ordre vom 12. Februar 1837 und durch das erläuternde Miniſterial-Reſkript vom 21. Februar deſſelben Jahres dieſe Genehmigung von der Bedingung abhängig gemacht wurde, die Intereſſenten der aachener Geſellſchaft bis zu einem Aktien-Kapital von 1,200000 Thlr. al pari aufzunehmen und eine gleichmäßige Vertretung der Städte Aachen und Düren in der Direktion und dem Adminiſtrationsrathe zuzulaſſen. Die Aktien der kölner Geſellſchaft ſtanden damals, als dieſe Aufnahme der aachener zur Bedingung wurde, über 10 Prozent Agio, und ſtiegen vor der gemeinſchaftlichen General-Verſammlung bis auf 17 Prozent. Der Staat beabſichtigte eine Ausgleichung der verſchiedenen, anſcheinend mit gleicher materieller Berechtigung ſich entgegenſtehenden Inter-

eſſen. In welcher Weiſe die aachener Geſellſchaft ſeine Anordnungen auffaßte und ſich zu Nutzen machte, geht aus folgender Stelle eines Protokolls ihrer General-Verſammlung vom 26. April 1837 hervor:

„Erſter Beſchluß.

In Erwägung:

a. daß vielleicht die rheiniſche Eiſenbahn-Geſellſchaft in ihrer am 6. des nächſten Monats zu haltenden General-Verſammlung die gebotene Vereinigung mit der preußiſch-rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft nicht annehmen möchte u. ſ. w., wird beſchloſſen:

„Art. 1. Wenn die rheiniſche Eiſenbahn-Geſellſchaft die Vereinigung mit der preußiſch-rheiniſchen von der Hand weiſen möchte, ſo ſoll die letztere Geſellſchaft der erſtern die Vereinigung nach den Grundbeſtimmungen anbieten, welche das Gouvernement dafür feſtgeſetzt hat.

„Art. 2. Zu dem Ende ſoll alsdann die proviſoriſche Direktion der preußiſch-rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft, unter Zuziehung und Mitwirkung mehrerer in Köln wohnenden, ſtark betheiligten Aktionäre der rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft, und mit ihnen als gemeinſchaftlicher Ausſchuß handelnd, durch die Zeitungen und durch Cirkular die Aktionäre beider Geſellſchaften zu einer, noch im Laufe des nächſten Monats Mai zu haltenden General-Verſammlung in Köln berufen."

Es hatten ſich mittlerweile ſchon viele Aachener in der kölniſchen Geſellſchaft betheiligt; die mehreren, in Köln wohnenden, ſtark betheiligten Aktionäre, deren der abgedruckte Art. 2 des erſten Beſchluſſes der aachener General-Verſammlung vom 26. April erwähnt, waren zu ihnen aus Motiven, die wir unerörtert laſſen können, übergetreten. Dieſelben vertraten nicht nur ihren eigenen Aktienbeſitz, ſondern hatten auch auf ihre Namen für die auswärtigen Kommittenten gezeichnet und ſich außerdem eine große Anzahla uswärtiger Vollmachten verſchafft. Zu dieſen bereits im aachener Intereſſe befindlichen Stimmen ſollte in Folge der Königlichen Verordnung die kompakte Maſſe von 1,200000 Thlr. hinzutreten; es lag alſo für den näher Unterrichteten auf der Hand, daß das aachener Intereſſe das entſchiedenſte Uebergewicht erhalten werde.

Unter dieſen, gewiß nicht ſehr beruhigenden Verhältniſſen hatte die kölniſche Geſellſchaft in ihrer General-Verſammlung vom 6. Mai 1837 über die Alternative zu berathen, ob ſie ſich den ihr geſtellten Bedingungen unterwerfen oder ſich auflöſen ſolle. Ihre Direktion ermahnte die Verſammlung, das neu geſtaltete Verhältniß als eine gegebene Thatſache, als einen neuen Ausgangspunkt zu betrachten, von dem aus das vorgeſteckte Ziel in geänderter Form zu erſtreben ſei. „Und ſo bitten wir" — ſchloß ſie ihren Antrag — „die hochachtbare Verſammlung, ſich ohne beengende Rückerinnerung friſchen und freien Geiſtes dem vorgeſteckten Ziele zuzuwenden und nur der Mittel zu deren raſcher Erreichung eingedenk zu bleiben." Die Verſammlung beſchloß nach ihrem Antrage, und es handelte ſich nun nur noch um den ſchwierigen und

wichtigen Punkt einer Verſtändigung mit den Aachenern über die in Gemäßheit der Allerhöchſten Anordnungen vorzunehmende Aenderung des Geſellſchafts-Statuts. Hieran konnte leicht Alles ſcheitern.

Befürchtungen cirkulirten in Köln und hatten Glauben gefunden, daß die Aachener den §. 3 des Statuts dahin zu modifiziren beabſichtigten, daß von Aachen nach Köln eine von der Belgiſchen Hauptbahn verſchiedene Spurweite eingeführt und daß die Bahn nicht bis in den Freihafen fortgeſetzt werden ſolle. — Zum Zweck jener unerläßlichen Verſtändigung wurde daher eine aus Mitgliedern beider Geſellſchaften beſtehende Kommiſſion niedergeſetzt, in welcher die kölner Mitglieder vod allem Andern dieſe beunruhigenden Gerüchte zur Sprache brachten und die Beibehaltung des Anfangs-, reſp. Ausgangspunktes der Bahn im hieſigen Freihafen zur Grund- und Vorbedingung jeder Vereinigung machten. Die aachener Mitglieder zeigten ſich entrüſtet über dieſe, ſie beleidigenden Gerüchte und erklärten, daß ſie perſönlich mit ihrer Ehre einſtänden für die Erfüllung dieſer, in der Natur der Sache liegenden billigen und ſelbſtredenden Forderung Kölns.

So kam die Einigung zu Stande, ſo ließen die Aachener in der gemeinſchaftlich konſtituirenden General-Verſammlung vom 9. Juni 1837 den Artikel 1 ihres Statutenentwurfs vom 5. April 1836, welcher umgekehrt die belgiſche Grenze als den Anfangspunkt beſtimmte, und lautete: „Die Geſellſchaft baut eine Eiſenbahn von der belgiſchen Grenze, unfern von Eupen anfangend, nach Aachen und von da nach Köln — —“ fallen und adoptirten einſtimmig mit den Kölnern den §. 3 des kölniſchen Statuts in nachfolgender Faſſung: „Die Geſellſchaft baut die Eiſenbahn von Köln über Düren und Aachen nach der belgiſchen Grenze zum Anſchluß an die Eiſenbahn, die von Antwerpen bis an die preußiſche Grenze geführt wird. Die Richtung dieſer Bahn wird im Weſentlichen folgendermaßen bezeichnet: Dieſelbe beginnt zu Köln im Freihafen — — —. Die Spurweite der Schienenbahn ſoll diejenige der belgiſchen Hauptbahn ſein.“

Nach dieſer Vereinigung erfolgte die nachſtehende Beſtätigungsurkunde der Geſellſchaft und ihres gemeinſchaftlich berathenen Statuts mittelſt Königlichen Reſkripts vom 21. Auguſt 1837:

Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc.

Nach der Beſtimmung des Art. 37 des Handelsgeſetzbuchs Unſerer Rheinprovinz wollen Wir die Errichtung einer anonymen Geſellſchaft, unter dem Namen:

„Rheiniſche Eiſenbahn-Geſellſchaft“,

ſo wie ſich ſolche zum Zwecke der Erbauung und Benutzung einer Eiſenbahn von Köln nach der belgiſchen Grenze in dem anliegenden Notariats-Akte vom 9. Juni c. gebildet hat, hiermit genehmigen und das in dem gedachten Notariats-Akte enthaltene Statut der Geſellſchaft hierdurch beſtätigen, jedoch mit der Maaßgabe zu §. 16 dieſes Statuts:

daß es der Geſellſchaft erſt nach Einzahlung von 40 Prozent des Nominalbetrages der Aktien freiſtehen ſoll, auf die Eintreibung des einzahlbaren Betrages der Aktien zu verzichten, bis dahin aber die erſten Aktienzeichner ihrer Verhaftung nicht entlaſſen werden dürfen.

Bankhäuſern ein großer Theil der von ihnen übernommenen Aktien zurückgezogen wurde.

Die Direktion nahm deshalb 4000 Aktien zurück, ſicherte jedoch jedenfalls den Gewinn, welchen die Bankhäuſer der Geſellſchaft auf die Aktien bezahlt hatten, ſowie auch noch erhebliche Vortheile für den Fall, wenn die Bahn, wegen des reduzirten Kapitals, nur von Köln bis Aachen gebaut werden könnte. Eine nothwendige Folge dieſer Maaßregel war, daß ſie ſo lange geheim gehalten werden mußte, bis entweder die 4000 Aktien wieder anderweitig untergebracht, oder doch die Einzahlungen auf die übrigen 14000 Aktien weit genug vorgeſchritten waren, um bei dem Bekanntwerden dieſes außerordentlichen Schrittes ruhig die zum Wohl der Geſellſchaft erſprießlichen Maaßregeln wählen zu können. Ganz auf eigene Verantwortung that daher die Direktion dieſen Schritt, wozu nothwendig die Zuſtimmung des Adminiſtrationsrathes und der General-Verſammlung gehörte. Nicht zu verkennen iſt daher der kühne Muth derſelben, indem ſie eine dringende Gefahr lieber mit Einſetzung großer Verantwortlichkeit zu bekämpfen und zu beſiegen ſuchte, ehe ſie durch ein ängſtliches Innehalten der Befugniſſe das Intereſſe der Aktionäre und des Publikums untergehen ließ.

Bei der Zurücknahme der 4000 Aktien konnten übrigens zwei eigenthümliche Verhältniſſe über das weitere Intereſſe der Geſellſchaft beruhigen, ſobald dieſe einmal glücklich bis zu dem Zeitpunkte, wo die Einzahlungen auf die übrigen 14000 Aktien weiter fortgeſchritten waren, hingeführt war.

Das erſte Verhältniß dieſer Art war, daß Belgiens merkantiliſche Intereſſen die baldige Herſtellung der Rheiniſchen Eiſenbahn gebieteriſch forderten, und daß deshalb dieſer Staat nicht unterlaſſen konnte, die 4000 Aktien zu übernehmen, damit der Bau keine Unterbrechung erleide, ja daß er ſogar wünſchen mußte, für eine noch ſtärkere Anzahl Aktien bei der Rheiniſchen Eiſenbahn ſich zu betheiligen.

Das zweite beruhigende Verhältniß beſtand darin, daß (wie aus den Koſtenanſchlägen hervorging) von der Eiſenbahn gerade die Strecke zwiſchen Aachen und der Grenze verhältnißmäßig am theuerſten und deshalb am wenigſten produktiv ſein würde, und dagegen die Bahn von Köln nach Aachen, für welche das reduzirte Kapital ausreichte, einen zum ruhigen Abwarten des Ausbaues der andern Strecke genügenden Ertrag verſpräche, dergeſtalt, daß die Geſellſchaft, wenn die 4000 Aktien nicht verkauft wurden, vorläufig nur die Bahn von Köln bis Aachen zu vollenden und dann abzuwarten hatte, bis Belgien — durch die ſich alsdann mehr und mehr herausſtellende Nothwendigkeit einer Eiſenbahnverbindung ſeiner Seehäfen mit dem Rheine bewogen — ſeinerſeits der Geſellſchaft Anträge wegen des Ausbaues der Strecke von Aachen bis zur Grenze machen werde.

In dieſen beiden Verhältniſſen lag die Urſache, weshalb die Arbeiten zwiſchen Aachen und der Grenze nicht gänzlich eingeſtellt, aber doch nur ſchwach betrieben wurden. Auf das zuerſt dargeſtellte Verhältniß fußend, eröffnete die Direktion mit dem Belgiſchen Gouvernement Verhandlungen wegen Uebernahme der zurückgenommenen 4000 Aktien und eines Theils der

2000 Aktien, welche die drei Bankhäuſer der Direktion, zufolge getroffener Uebereinkunft, zu Bedingungen, die das Geſchäft erleichterten, zur Verfügung ſtellten.

Das Reſultat dieſer Verhandlungen war, daß das Belgiſche Gouvernement die 4000 Aktien zu 1 Million Thaler übernahm, einen Theil der 2000 Aktien aber ablehnte. Der Preis der 4000 Aktien wurde, wie es nicht anders ſein konnte, pari feſtgeſetzt, jedoch hatte ſich das Belgiſche Gouvernement beſondere Garantieen dabei bedungen, und zwar:

1) der Preis der Aktien wird in 4 Terminen, am 1. März 1840, 1. Januar 1841, 30. Juni 1841 und 1. Januar 1842, entrichtet, und außerdem mit der weitern Bedingung, daß das Belgiſche Gouvernement ſeine Zahlungen immer erſt dann zu leiſten hat, nachdem die übrigen Aktionäre vor dem erſten Termin 60 Prozent, vor dem zweiten 80 Prozent, vor dem dritten 90 Prozent, vor dem vierten 100 Prozent eingezahlt haben;
2) die Zahlung iſt an die Bedingung geknüpft, daß der Ausbau der Eiſenbahn von Aachen bis zur Grenze mit allem Ernſte vorgenommen werde;
3) die ſtatutenmäßigen Zinſen bis zum 30. Juni 1843 werden ſchon bei den Zahlungsterminen in Anrechnung gebracht.

Dieſer von der Direktion gethane eigenmächtige Schritt veranlaßte in der am 15. Mai 1840 gehaltenen dritten regelmäßigen General-Verſammlung mehrere Diskuſſionen zwiſchen der Direktion und den Aktionären; als Endreſultat der Erörterungen ſtellte ſich jedoch heraus, daß die Aktionäre das von der Direktion Unternommene billigten. In dieſer General-Verſammlung ergab ſich zugleich, daß das bis dahin angenommene Kapital von 4½ Millionen Thaler nicht ausreichte, weshalb die Verſammlung den Beſchluß faßte:

daß der Adminiſtrationsrath beauftragt und autoriſirt werde, auf den Antrag der Direktion eine Anleihe von 2½ Millionen Thaler zu machen und die desfallſigen Bedingungen feſtzuſetzen.

Die Anleihe wurde nach erfolgter Königl. Genehmigung vom 12. Oktober 1840 zu 4 Prozent aufgenommen, wobei noch zu bemerken iſt, daß der König hierzu eine Million Thaler als Theil dieſer Anleihe aus den Mitteln der Seehandlung bewilligte.

In der vierten regelmäßigen General-Verſammlung, welche am 4. Mai 1841 gehalten wurde, beſprach man unter Anderem den durch die Geſellſchaft auszuführenden Bau einer Eiſenbahn von Köln nach der Landesgrenze bei Minden.

Nachdem im September 1841 die Bahn dem Verkehre bis Aachen eröffnet war, ſtellte es ſich jedoch heraus, daß das bis auf 7 Millionen angewachſene Kapital zur völligen Herſtellung der Eiſenbahn nicht ausreichte. In Bezug hierauf wurden deshalb in der am 1. Juni 1842 gehaltenen fünften General-Verſammlung der Aktionäre nachſtehende Beſchlüſſe gefaßt:

1) die Direktion wird ermächtigt: die noch in Reſerve gehaltene eine halbe Million Thaler zum weitern Bau der Bahn zu verwenden;
2) das zur Vollendung des Baues und zum Doppelgeleiſe der Bahn, ſo-

wie zur Herſtellung des Bahnhofes zu Köln noch erforderliche Kapital von $2\frac{1}{4}$ Millionen Thaler mittelſt Ausgabe einer zweiten Emiſſion von Prioritäts-Obligationen, gegen Mitverpfändung der Doppelbahn und des Materials oder auf andere, der Geſellſchaft vortheilhafte Weiſe, mit Genehmigung des Adminiſtrationsraths, zu negoziren.

Kurze Zeit darauf gewann das Gerücht Konſiſtenz, daß der Staat vermittelſt Gewährung von Unterſtützungen oder Garantieen ein großes Eiſenbahnnetz durch Privat-Induſtrie auszuführen beabſichtige, und ſchon im Auguſt deſſelben Jahres ward dies durch eine Allerhöchſte Kabinets-Ordre, die Zuſammenberufung der ſtändiſchen Ausſchüſſe betreffend, zur Gewißheit. Unter dieſen Umſtänden erachtete die Direktion es als Pflicht, die Negozirung der von der General-Verſammlung beſchloſſenen Anleihe bis dahin auszuſetzen, daß über den Plan der Ausführung des Eiſenbahnnetzes durch die Verhandlungen der ſtändiſchen Ausſchüſſe ſich das Nähere ergebe. Denn auf der einen Seite hatte die Bahn wegen ihrer politiſchen und kommerziellen Wichtigkeit, ſowie wegen der zu überwindenden außerordentlichen Terrainſchwierigkeiten, einen ſtark begründeten Anſpruch zur Aufnahme in das mit Staatsunterſtützung herzuſtellende Eiſenbahnnetz; auf der andern Seite war es ohnehin ſehr ſchwierig, zu günſtigen Bedingungen die beſchloſſene Anleihe zu machen.

Im Oktober 1842 begab ſich hierauf Herr Hanſemann nach Berlin und ſtellte unterm 20. deſſelben Monats dem Finanz-Miniſter vor, daß die Rheiniſche Eiſenbahn-Geſellſchaft vermöge der obwaltenden Verhältniſſe nicht im Stande ſei, für ſich allein und durch eigene Hülfsmittel ihr Unternehmen zu vollenden, daß alſo die Rheiniſche Eiſenbahn ohne den Zutritt und die Unterſtützung des Staates nicht hergeſtellt werden könne.

Inzwiſchen hatte die Eröffnung der Verſammlung der ſtändiſchen Ausſchüſſe am 18. Oktober Statt gefunden. In der ihr mitgetheilten Denkſchrift (vom Oktober 1842) war die Rheiniſche Eiſenbahn (von Köln bis zur belgiſchen Grenze) als Theil des großen Eiſenbahnnetzes nicht erwähnt. Zu den bereits in Betrieb geſetzten und als geſichert anzuſehenden konnte ſie indeß nicht gerechnet werden, weil bis dahin nur die iſolirte Strecke von Köln bis Aachen fahrbar gemacht, dagegen aber die Fertigſtellung der ganzen Bahn vom Sicherheitshafen zu Köln bis zur belgiſchen Grenze zum Anſchluß an die Bahn nach Antwerpen, ferner die Verbindung mit dem Freihafen am Rhein bei Köln, endlich die Anlage des zweiten Geleiſes auf der fertigen Bahnſtrecke noch zu bewirken blieb, und weil die Geſellſchaft nicht im Stande war, die für dieſe Arbeiten erforderlichen baaren Mittel ohne Zutritt des Staats nützlich zu beſchaffen. Dennoch war unter den Bahnen, welche das große preußiſche Eiſenbahnnetz bilden ſollten, gerade diejenige nicht aufgeführt, welche den Anſchluß der Monarchie an das weſtliche Ausland vermittelt.

Dieſe Erwägung hatte zur Folge, daß in der Sitzung der ſtändiſchen Ausſchüſſe vom 22. Oktober 1842 von mehreren Mitgliedern aus der Rheinprovinz der Wunſch geäußert wurde, der Eiſenbahnverbindung möge eine Ausdehnung bis zur weſtlichen Grenze des Staats gegeben werden. Auf eine

wiederholte desfallſige Aeußerung des Präſidenten von Auerswald in der Sitzung vom 24. Oktober erklärte der vorſitzende Finanz-Miniſter:

„daß von ihm die Vollendung bis zur weſtlichen Grenze bei Niederſchreibung der Denkſchrift als völlig geſichert gehalten ſei, und wenn die gemachten Bemerkungen dahin gerichtet ſein ſollten, ſo müſſe darauf erwiedert werden, daß man beabſichtige, jene Bahn mit einem Doppelgeleiſe zu verſehen und ſie mit großen Koſten in die Stadt Köln hineinzulegen. Auf eine derartige Mitwirkung könne ſich das Gouvernement allerdings nicht einlaſſen, ſondern dieſe nur bis auf die Erreichung des wirklichen Bedürfniſſes ausdehnen. Sollte indeſſen die Bahn von Köln bis zur belgiſchen Grenze in der das Bedürfniß erheiſchenden Einrichtung nicht ohne Hülfe des Staats auszuführen ſein, ſo würde ſeinerſeits gewiß der Rath gegeben werden, dieſe geringe Hülfe zur Erreichung des Zweckes zu gewähren. Niemals aber würde zur Erreichung beſonderer, durch das Bedürfniß nicht gebotener Zwecke, als die Anlegung eines Doppelgeleiſes und die Hineinlegung der Bahn nach Köln, eine ſolche Hülfe billigerweiſe in Anſpruch genommen, noch weniger aber Seitens des Staats gewährt werden können.“

Der Präſident von Auerswald erklärte ſich durch dieſe Auskunft für befriedigt; dagegen erörterte der Graf von Hompeſch die faktiſchen Verhältniſſe, wonach die Rheiniſche Eiſenbahn weder als vollendet betrachtet werden, noch auch ohne Hülfe des Staats ihre Fertigſtellung bewirken könne. Hierauf erwiderte der Finanz-Miniſter:

„daß die Wichtigkeit der Bahn und das Intereſſe des Staats für dieſelbe gern anerkannt werde, daß demnach kein Bedenken vorliege, ſie den übrigen Bahnen, bei welchen der Staat Hülfe zu leiſten und zuzutreten beabſichtige, zuzugeſellen, wenn das Bedürfniß dazu ſich herausſtelle. Für Anlegung des Bahnhofes in Köln könne aber das Gouvernement nichts thun, und da es kein höheres Intereſſe habe, ob die am Rheine liegende Bahn einige 100 Schritte tiefer in Köln einmünde oder nicht. Es ſei übrigens die ſie betreffende Angelegenheit untergeordneter Art, da ſie ſich auf die jetzt in Rede ſtehende große Angelegenheit nicht beziehe.“

Das Reſultat der Berathungen in den Verſammlungen der ſtändiſchen Ausſchüſſe war mithin für die Rheiniſche Eiſenbahn folgendes:

1) Dieſelbe wurde als integrirender Theil des großen, mit Staatsunterſtützung herzuſtellenden Eiſenbahnnetzes anerkannt, und
2) die Staatsregierung fand kein Bedenken, die Rheiniſche Eiſenbahn den übrigen, bei welchen der Staat Hülfe zu leiſten und zuzutreten beabſichtigte, zuzugeſellen.

Von dieſer Auffaſſung des bei den ſtändiſchen Ausſchüſſen Verhandelten ausgehend, ſtellte Herr Hanſemann in einer Vorſtellung vom 10. November 1842 dem Finanz-Miniſter den Antrag:

Se. Excellenz möge der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft die Zuſiche-

rung ertheilen, daß ihr eben diejenigen Begünſtigungen von Seiten des Staats gewährt werden ſollten, welche den übrigen als Theile des großen preußiſchen Eiſenbahnnetzes anerkannten neu zu bauenden Eiſenbahnen zu Theil würden.

Weiterhin wurde als Minimum dieſer der Geſellſchaft zu gewährenden Unterſtützung aufgeführt, daß der Staat:

1) die Koſten der durch die neue Bahnhofseinrichtung zu Köln veranlaßten Feſtungsbauten übernehme;
2) Behufs der zur Fertigſtellung der Bahn, einſchließlich des Betriebsmaterials, nöthigen Geldmittel entweder der Geſellſchaft ein Darlehen gebe oder für dieſen Betrag neue Aktien übernehme, in beiden Fällen aber erſt dann Zinſen erhalte, wenn die Inhaber der Stammaktien 4 Prozent bezogen haben.

Da der Finanz-Miniſter bei den ſtändiſchen Ausſchußverhandlungen ſich ſowohl hinſichtlich der Anlage des doppelten Geleiſes als des Bahnhofes am Freihafen zu Köln zu der entgegengeſetzten Anſicht bekannt hatte, die letztere Anlage aber beſonders dringlich war, ſo ſtellte Herr Hanſemann am Schluſſe ſeiner Vorſtellung dem Finanz-Miniſter anheim: die in Betreff der Bahnhofsanlage angeordnete Lokalunterſuchung darauf ausdehnen zu laſſen, in wiefern dieſe Anlage im Intereſſe des Staats als nützlich und nothwendig anzuſehen ſei.

Der Vorſtellung waren zwei Nachweiſe zur Begründung des zur gänzlichen Fertigſtellung der Rheiniſchen Eiſenbahn erforderlichen Koſtenbedarfes von $2\frac{1}{4}$ Millionen Thaler nebſt Erläuterungen beigefügt.

Unterm 24. November 1842 erfolgte hierauf eine Beſcheidung des Finanz-Miniſters, in welcher zwar die ſtaatliche Wichtigkeit der Bahn anerkannt, jedoch nicht mehr bewilligt wurde, als Staatsgarantie für die Zinſen zu $3\frac{1}{2}$ Prozent von einer Million Thaler Prioritäts-Obligationen zum Zweck der Herſtellung einer fertigen eingeleiſigen Bahn vom Sicherheitshafen zu Köln bis zur belgiſchen Grenze.

Eine ſolche Unterſtützung entſprach aber weder dem Maaßſtabe, nach welchem man die mit Staatsunterſtützung neu zu bauenden Eiſenbahnen, denen die Rheiniſche nach Inhalt der ſtändiſchen Ausſchußverhandlungen gleichgeſtellt war, zu behandeln gedachte, noch reichte ſie überhaupt hin, dem Bedürfniſſe der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft wirkſam abzuhelfen.

Deshalb remonſtrirte Herr Hanſemann in einer fernern Eingabe vom 28. November 1842 gegen den Inhalt des Miniſterial-Reſkripts vom 24. deſſelben Monats, indem er vorſtellte: daß jedenfalls die in Ausſicht geſtellte Zinſengarantie nicht auf die zur Herſtellung der eingeleiſigen Bahn erforderliche eine Million Thaler zu beſchränken, ſondern auf den übrigen Bedarf mit auszudehnen ſei. Am Schluſſe wurde bemerkt: bei der Schwierigkeit, in kurzer Zeit das Verhältniß des Staats zur Geſellſchaft in allen ſeinen Modalitäten präziſe feſtzuſtellen, auf der einen, und dem dringenden Nothſtande der Geſellſchaft auf der andern Seite, ſei das beſte Auskunftsmittel darin zu finden, daß der Staat der Rheiniſchen Eiſenbahn eine dem momentanen Bedürf-

niß entſprechende Summe überweiſe, mit dem Vorbehalte, daß dieſelbe bei demnächſtiger definitiver Feſtſtellung der Staatsunterſtützung in Anrechnung gebracht werde.

Hierauf erfolgte unterm 11. Dezember 1842 von Seiten des Finanz-Miniſters die Beſcheidung: daß eine Zinſengarantie von 3½ Prozent für das zur vollſtändigen Herſtellung einer eingeleiſigen Bahn von dem gegenwärtigen Bahnhofe bei Köln bis zur belgiſchen Grenze erforderliche Kapital von einer Million Thaler das Aeußerſte ſei, wofür, den obwaltenden Umſtänden nach, zu Gunſten der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft Allerhöchſten Orts eine Verwendung eintreten, auf alle ferneren Anträge aber nicht eingegangen werden könne.

Nunmehr ergriff Herr Hanſemann den Rekurs an den König vermittelſt einer Vorſtellung vom 17. Dezember 1842, in welcher der Gang der bisherigen Verhandlung geſchildert und alle für den Standpunkt der ganzen Angelegenheit erheblichen Beweggründe entwickelt wurden. Der Antrag ging dahin:

die definitive Feſtſtellung des Verhältniſſes der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft zum Staate und der ihr zu gewährenden Unterſtützungen hinſichtlich aller ſpeziellen Punkte ſo lange auf ſich beruhen zu laſſen, bis auch über die Verhandlungen wegen Weiterführung der Rheiniſchen Eiſenbahn bis zur Landesgrenze bei Minden eine Entſcheidung erfolge, und vorläufig der Geſellſchaft zur Deckung des dringlichſten Bedürfniſſes 400000 Thlr., unter Vorbehalt der Anrechnung auf die zu gewährende Unterſtützung oder der Rückerſtattung aus der von der Geſellſchaft unter Staatsgarantie zu machenden Anleihe, vorzuſchießen.

In einer ferneren Vorſtellung vom 11. Februar 1843 wurde dem Könige die zunehmende Verlegenheit der Geſellſchaft geſchildert, welche ohne ſchleunige Hülfe des Staats das Einſtellen der Arbeiten befürchten laſſe.

Unterm 24. Februar deſſelben Jahres erfolgte hierauf die nachſtehende Entſcheidung des Finanz-Miniſters.

Euer Wohlgeboren benachrichtige ich in Beſcheidung auf die Immediat-Vorſtellung vom 17. Dezember v. J. im Allerhöchſten Auftrage, daß des Königs Majeſtät Ihrem Antrage, der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft vorläufig durch einen Vorſchuß von 400000 Thlr. zu Hülfe zu kommen und die Beſchlußnahme über die ihr zu gewährende Unterſtützung den Verhandlungen über die Ausführung der Eiſenbahn von Köln nach Minden vorzubehalten, nicht Folge zu geben geruht, dagegen mich ermächtigt haben, der Geſellſchaft zur Vollendung der Rheiniſchen Bahn in folgendem Maaße und unter den nachſtehenden Bedingungen die Unterſtützung des Staates zu Theil werden zu laſſen.

Die Unterſtützung des Staates kann überhaupt, wie dies ſchon in dem Erlaſſe vom 24. November v. J. bemerkt worden iſt, nur in Anſehung desjenigen Bedarfs eintreten, welcher noch erforderlich iſt, um die Bahn von dem gegenwärtigen Bahnhofe bei Köln bis an die belgiſche Grenze mit einfachem Geleiſe fertig zu ſtellen. Dieſer Bedarf berechnet ſich nach Ihrer früheren Angabe auf eine Million Thaler, und läßt ſich, wenn darauf Rückſicht genommen wird, daß zum Ausweichen ſich begegnender Wagenzüge auf Einer der mittleren Sektionen ein Doppelgeleiſe nöthig

oder angemeſſen ſein möchte, höchſtens auf 1¼ Million Thaler annehmen. Die Unterſtützung muß daher auf die Beſchaffung dieſer 1¼ Million Thaler beſchränkt bleiben. Es bleibt indeſſen der Geſellſchaft unbenommen, die nach dem Beſchluſſe der General-Verſammlung vom 31. Mai und 1. Juni v. J. außerdem noch aufzubringende eine Million Thaler Behufs der Herſtellung eines Doppelgeleiſes in der ganzen Ausdehnung der Bahn und Behufs der projektirten Führung der Bahn in den Kölner Freihafen nach ihrem Ermeſſen aufzunehmen und zu verwenden, wenn ſie ohne Mitwirkung des Staats dieſelbe zu beſchaffen vermag; auch ſoll die Aufbringung der ebengedachten einen Million Thaler durch die Bedingungen, unter denen die Unterſtützung des Staats für die Beſchaffung der obigen 1¼ Million Thaler gewährt wird, nicht erſchwert werden.

Was nämlich die Art der Unterſtützung anlangt, ſo kann dieſelbe nur auf dem in dem Erlaſſe vom 24. November v. J. bereits angegebenen Wege erfolgen, dergeſtalt, daß für die fraglichen 1¼ Million Thaler eine Zinſengarantie von 3½ Prozent Seitens des Staats gewährt wird, daß aber die Verzinſung dieſer 1¼ Million Thaler, ſowie ein jährlich zur Amortiſation derſelben zu verwendender, mindeſtens auf ½ Prozent anzunehmender Betrag aus dem Ertrage des Unternehmens vorweg zu entnehmen iſt, bevor den 4½ Millionen Thaler Aktien Zinſen oder Dividende zu Theil wird, und daß nur die bereits gemachte Anleihe von 2½ Millonen Thaler hinſichtlich der Verzinſung und der Amortiſation der neuen Anleihe von 1¼ Million Thaler vorgeht. Damit jedoch der Geſellſchaft freie Hand verbleibe, auch die anderweite eine Million Thaler aufzunehmen, ſoll es derſelben vorbehalten bleiben, dieſe eine Million zu gleicher Priorität mit jenen 1¼ Million Thlr. anzuleihen, ſo daß ſolche hinſichtlich der Verzinſung und Amortiſation aus dem Ertrage des Unternehmens mit den Seitens des Staats zu garantirenden 1¼ Million Thaler konkurrirt, wie denn auch in dem mehrerwähnten Erlaſſe vom 24. November v. J. nicht, wie Sie annehmen, geſagt worden iſt, daß der unter Zinſengarantie des Staats aufzunehmende Betrag der etwa weiter noch zu machenden Anleihe eben ſo wie den Aktien vorgehen müſſe.

Da aber die Unterſtützung des Staates nur für den oben gedachten Zweck eintreten kann, ſo kann die zugeſicherte Zinſengarantie für 1¼ Million Thaler nur unter der Bedingung gewährt werden, daß dieſe 1¼ Million Thaler zunächſt zur Vollendung der Bahn von Aachen zur belgiſchen Grenze mit einfachem Geleiſe, dann zur Anlegung eines Doppelgeleiſes auf einer geeigneten Zwiſchen-Sektion zu verwenden ſind, und daß erſt der dafür etwa nicht erforderliche Ueberſchuß zur Führung der Bahn in den Kölner Freihafen oder zur Deckung der bereits aufgenommenen Vorſchüſſe benutzt werden darf Demgemäß wird von dem Kommiſſarius für die Rheiniſche Eiſenbahn die geeignete Kontrole über die Verwendung der 1¼ Million Thaler zu führen ſein.

Falls die Rheiniſche Eiſenbahn-Geſellſchaft von dem obigen Erbieten Gebrauch zu machen gedenkt, erkläre ich mich zugleich bereit, wenn es gewünſcht wird, von den unter Zinſengarantie des Staats zu emittirenden Obligationen zum Belaufe von 1¼ Million Thaler einen Betrag von 500000 Thlr. Seitens der Staatskaſſe zu übernehmen, und dieſe 500000 Thlr., damit die Arbeiten nicht ins Stocken gerathen, ſchon vor der Ausfertigung der Obligationen nach und nach, wie es das Fortſchreiten der Arbeiten bedingt, vorſchußweiſe unter der Bedingung zahlen zu laſſen, daß dafür ein gleicher Betrag an garantirten Obligationen ausgehändigt und der Vorſchuß bis zu dem Zeitpunkte, von welchem ab die damit auszugebenden Zins-Koupons laufen, mit 3½ Prozent verzinſt werde.

Hiernach ſehe ich Ew. Wohlgeboren Erklärung über die nach Obigem der Rhei-

niſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft zu gewährende Unterſtützung entgegen, um demnächſt eventualiter die weitere Verhandlung zu veranlaſſen, indem ich ſchließlich bemerke, daß Ihren weiter gehenden Anträgen, der Allerhöchſten Entſcheidung zufolge, nicht Statt gegeben werden kann.

Berlin, den 24. Februar 1843.

Der Finanz-Miniſter
von Bodelſchwingh.

An den Vice-Präſidenten der Direktion der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft Herrn Hanſemann.

Die Entſcheidung ging allerdings über den Inhalt des frühern Erlaſſes vom 24. November 1842 hinaus. Die dadurch in Ausſicht geſtellte Unterſtützung war in ſofern reichlicher normirt, als:

1) ſtatt einer Million Thaler $1\frac{1}{4}$ Million Thaler vom Staate garantirt wurden, damit außer der Fertigſtellung einer eingeleiſigen Bahn vom Sicherheitshafen zu Köln bis zur belgiſchen Grenze auch noch ein kleiner Theil des Doppelgeleiſes gelegt werden könne;
2) die noch ferner zur Ausführung des Doppelgeleiſes auf der ganzen Bahn und der Bahnhofsanlage am Freihafen zu Köln ohne Staatsgarantie von der Geſellſchaft zu negozirende Anleihe von einer Million Thaler dieſelbe Priorität genießen ſollte, wie jene $1\frac{1}{4}$ Million, und
3) der Staat ſich bereit erklärte, wenn ſein Erbieten angenommen werde, von den unter ſeiner Zinſengarantie zu emittirenden Prioritäts-Obligationen die Summe von 500000 Thlr. auf die Staatskaſſe ſofort zu übernehmen.

Dagegen war aber die neue erſchwerende Bedingung hinzugefügt: daß jene $1\frac{1}{4}$ Million Thlr. zunächſt zur Vollendung der Bahn von dem gegenwärtigen Bahnhofe zu Köln bis zur belgiſchen Grenze mit einfachem Geleiſe, dann zur Anlegung eines Doppelgeleiſes auf einer geeigneten Zwiſchen-Sektion zu verwenden waren, und erſt der dafür etwa nicht erforderliche Ueberſchuß zur Führung der Bahn in den Kölner Freihafen oder zur Deckung der bereits genommenen Vorſchüſſe benutzt werden dürfte.

Sofort nach Eingang jenes Reſkriptes wurde von Herrn Hanſemann unterm 25. Februar deſſelben Jahres an den Finanz-Miniſter eine Vorſtellung gerichtet, in welcher um ſchleunige Ueberweiſung einer Abſchlagsſumme, die von dem Königl. Kommiſſar, dem Regierungs-Präſidenten von Gerlach, normirt werden könne, gebeten, indem zu beſorgen war, daß Seitens der Banquiers keine Vorſchüſſe mehr gemacht werden würden, ſobald ſie erführen, daß ſie nicht aus den zu überweiſenden Geldern bezahlt werden ſollten.

Hierauf erging unterm 28. Februar 1843 folgende Beſcheidung:

In Folge Ihrer Vorſtellung vom 25. Februar d. J. habe ich den Herrn Regierungs-Präſidenten von Gerlach ermächtigt, um der obwaltenden dringenden Geldverlegenheit der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft abzuhelfen, die für den Augenblick nothwendigen Geldmittel zur Fortſetzung der Arbeiten vorſchußweiſe, bis zum Belaufe von 100000 Thlr., der Direktion durch die dortige Regierungs-Hauptkaſſe zahlen zu laſſen, jedoch nur unter den nachſtehenden Bedingungen:

1) Der Vorſchuß kann nur zu dem Zwecke erfolgen, um etwa rückſtändige Zahlungen für ausgeführte Arbeiten und Lieferungen, welche durch die vorhandenen Geldbeſtände nicht gedeckt werden, zu beſtreiten, und die Arbeiten auf der Strecke von Aachen bis zur belgiſchen Grenze in ihrem gewöhnlichen Gange zu erhalten, nicht aber zu anderen Zwecken. Derſelbe iſt daher auch nur nach und nach, nachdem der Herr Kommiſſarius ſich verſichert haben wird, daß der zu zahlende Betrag für den obigen Zweck nothwendig ſei, und nur dazu verwendet werde, zu gewähren.
2) Der geleiſtete Vorſchuß wird auf diejenigen 500000 Thlr. angerechnet, welche nach Inhalt des Erlaſſes vom 24. Februar d. J., wenn es Seitens der Geſellſchaft gewünſcht wird, von der Staatskaſſe gegen einen gleichen Betrag an Obligationen der unter Zinſengarantie des Staates aufzunehmenden Anleihe von 1¼ Million Thaler gewährt werden ſollen, und iſt vom Zahlungstage ab bis zu dem Zeitpunkte, von welchem ab die Zins-Koupons der ſeiner Zeit auszuhändigenden Obligationen laufen, mit 3½ Prozent zu verzinſen.

Sollte auf das in dem Erlaſſe vom 24. Februar d. J. gemachte Erbieten nicht eingegangen werden, und ſonach die Emiſſion der ebengedachten garantirten Obligationen nicht erfolgen, ſo iſt der geleiſtete Vorſchuß ſofort zu erſtatten und bis zum Tage der Rückzahlung mit 3½ Prozent zu verzinſen.

Ich überlaſſe hiernach der Direktion, ihre Anträge an den Herrn Regierungs-Präſidenten von Gerlach zu richten.

Im Uebrigen ſehe ich über die in dem Erlaſſe vom 24. Februar d. J. enthaltene Anerbietung baldmöglichſt der beſtimmten Erklärung entgegen.

Berlin, den 28. Februar 1843.

Der Finanz-Miniſter,
von Bodelſchwingh.

Die Bedenken, welche durch die Beſcheide vom 24. und 28. Februar hervorgerufen wurden, waren im Weſentlichen folgende:

1) Die Direktion durfte aus dem Gelde, welches durch die mit Staatsgarantie zu bewirkende Anleihe zunächſt flüſſig wurde, nicht die erhaltenen Vorſchüſſe zurückzahlen. Dieſe waren indeſſen zu nichts Anderem als zu ſolchen Ausgaben verwendet, welche dem Miniſterium früher, als zur Fertigſtellung der Bahn erforderlich, angegeben worden.
2) Aus der durch Staatsgarantie zu beſchaffenden Anleihe durfte nichts zur Anlage des Bahnhofes in Köln verwendet werden. Dennoch erſchien eine Verwendung zu dieſem Zwecke viel dringlicher als die Anlage eines Doppelgeleiſes auf einer Zwiſchen-Sektion, weil die Bahn ihren ſtaatlichen und kommerziellen Zweck erſt dann ganz erfüllte, wenn ſie zur Ueberladung unmittelbar an den Rhein ſich anſchloß und bis zu dem Freihafen in Köln reichte, und weil außerdem die Geſellſchaft durch einen Vertrag mit der Stadt Köln dazu verpflichtet war.
3) Die Negozirung von 1 Million Thaler Anleihe ohne Staatsgarantie wurde eine um ſo ſchwierigere Aufgabe, als die Kapitaliſten zu der damaligen Zeit eine baldige Emiſſion von vielen Eiſenbahn-Papieren mit Staatsgarantie erwarteten.

Es entſtand nun die Frage, ob der Adminiſtrationsrath es dem Intereſſe der Geſellſchaft für angemeſſen erachtete, das Anerbieten des Staates anzu-

nehmen, oder aber die Entſcheidung darüber der General=Verſammlung zu überlaſſen. Im letzteren Falle durfte unmittelbare Einſtellung der Arbeiten nicht zu vermeiden ſein, und es entſtand die weitere Frage, ob dieſes der Geſellſchaft in ihrem Verhältniſſe zum Staate nützlich oder nachtheilig ſei. Im erſteren Falle wurde der Geſellſchaft die Möglichkeit benommen, in der augenfälligſten Weiſe dem Staate das Bedürfniß einer wirklichen Unterſtützung der Aktionäre zu zeigen, und ſie wurde zur Durchſetzung ihrer Anſprüche auf Petitionen und Vorſtellungen, durch welche an die Billigkeit des Staates appellirt wurde, beſchränkt.

In Erwägung dieſer Umſtände wurden deshalb vom Adminiſtrationsrath in ſeiner Sitzung am 18. März 1843, nach mehrfachen Erörterungen über die beiden Fragen:

1) Soll das Anerbieten des Staates jetzt einfach angenommen werden?
2) Welche Maaßnahmen ſind in Beziehung auf die Unterſtützungs=Anſprüche der Geſellſchaft zu beſchließen?

nachſtehende Beſchlüſſe mit großer Majorität angenommen:

ad 1) Obgleich das in dem Miniſterial=Reſkripte vom 24. Februar d. J. gemachte Anerbieten des Staates den Anſprüchen nicht genügt, welche die Geſellſchaft nach der Ueberzeugung des Adminiſtrationsrathes auf wirkſame Unterſtützung hat, indem die dargebotene Hülfe an und für ſich weder ausreichend für die Bedürfniſſe iſt, noch eine wirkliche Staatsunterſtützung der Aktionäre darſtellt; da jedoch nach der Lage der Verhältniſſe die Nichtannahme des Anerbietens des Staates ein unverzügliches Einſtellen aller Arbeiten auf der Rheiniſchen Eiſenbahn zur Folge haben würde, nimmt der Adminiſtrationsrath das gedachte Anerbieten an.

ad 2) Der Adminiſtrationsrath wird unverzüglich eine Vorſtellung an den Finanz=Miniſter richten, um zuvörderſt die Aufhebung der geſtellten läſtigen Bedingungen zu bewirken und im Allgemeinen die Zuverſicht auszuſprechen, der Staat werde der Geſellſchaft in der Folge eine wirkliche Unterſtützung angedeihen laſſen. Der Adminiſtrationsrath beauftragt die Direktion, in der ihr geeignet ſcheinenden Weiſe die Befriedigung der Anſprüche der Geſellſchaft auf eine ſolche Unterſtützung zu bewirken zu ſuchen.

Auf den von der Direktion dem Finanz=Miniſter hierüber eingereichten Antrag erfolgte ein Reſkript deſſelben unterm 21. April 1843, wodurch die in der Beſcheidung vom 24. Februar deſſelben Jahres geſtellten Bedingungen dahin modifizirt wurden, daß aus dem Ertrage der mit Staatsgarantie zu emittirenden Obligationen von 1¼ Million Thaler die Schulden der Geſellſchaft bezahlt, und auch die Bedürfniſſe für die Strecke vom Sicherheitshafen zu Köln bis Aachen beſtritten werden durften.

Alle ferneren Anträge auf weitere Unterſtützung des Staates führten jedoch zu keinem Reſultate, ſo daß es wohl bei den im Vorhergehenden erwähnten Begünſtigungen verbleiben wird.

Nachdem am 15. Oktober 1843 die Rheiniſche Bahn mit den Belgiſchen

Bahnen in Verbindung geſetzt war, führte ein oberflächlicher Blick auf die finanzielle Lage der Geſellſchaft zu der Ueberzeugung, daß die Erträge der eröffneten Bahn nicht hinreichen würden, dasjenige zu erfüllen, was man ſich bei der Gründung des Unternehmens verſprochen hatte, nämlich die in den Statuten unterſtellten Zinſen zu 5 Prozent daraus zu bezahlen. Einem weiſen Haushalte aber ſchien es nicht gemäß, den Aktionären die Zinſen ihrer in die Geſellſchaft gelegten Aktien-Fonds länger mit ihrem eigenen Kapitale zu bezahlen, und ſo das Kapital zum Nachtheile eines geregelten und zweckmäßigen Betriebes zum Nachtheile der Einrichtungen, welche noch zu vollenden übrig blieben, und zum Nachtheile der künftigen Ertragsfähigkeit zu verringern, das Unternehmen in ſeiner Weſenheit zu ſchwächen. Ferner blieben der Geſellſchaft auch noch bedeutende Einrichtungen auszuführen übrig, wovon beiſpielsweiſe zu erwähnen ſind: die Fortführung der Bahn in den Freihafen mit den dazu gehörigen Nebenanlagen, dieſe für den Güterverkehr ſo dringend erforderliche, unwiderruflich feſtgeſtellte Maaßregel; und der Bau der Doppelbahn, welcher ſich ſchon durch die kurze Erfahrung eines unerwartet großen Güterverkehrs als eine unumgängliche Nothwendigkeit hervorgeſtellt hatte, ohne deren Erledigung die Bahn in ihrem Betriebe zu erſticken drohte, durch deren Erledigung aber die Mittel geboten wurden, die zu erwartende ſehr bedeutende Perſonen- und Güter-Frequenz in ungehemmter Freiheit und großartigſter Weiſe zu befördern.

Die Direktion erkannte daher die Nothwendigkeit einer Modifikation und Abänderung des Statuts in denjenigen Beſtimmungen, welche die Zahlung der Zinſen an die Aktionäre und die dafür ausgeſtellten Zins-Koupons betrafen, und berief deshalb, in Uebereinſtimmung mit dem Adminiſtrationsrathe, eine außerordentliche General-Verſammlung auf den 20. November 1843 zu Köln zuſammen.

Nach mehrfachen Erörterungen über die vorgelegten Fragen wurde zunächſt beſchloſſen:

> Die Zahlung der am 2. Januar 1844 fällig werdenden Zins-Koupons für das Jahr 1843 ſoll einſtweilen ſuspendirt und in der nächſten gewöhnlichen General-Verſammlung, nach Vorlage der Rechnung über dieſe Zahlung, näherer Beſchluß gefaßt werden.

In Hinſicht der nachgenannten Paragraphen des Statuts beſtimmte man alsdann folgende Abänderungen, und ſollen dieſelben fernerhin, wie folgt, lauten:

§. 19. Die ausgegebenen, am 2. Januar 1845 und ſpäter fällig werdenden Zins-Koupons der Aktien werden ungültig erklärt und an die Direktion zurückgeliefert. Dagegen ſoll nur der ſich herausſtellende disponible Rein-Ertrag unter die Aktionäre als Dividende vertheilt werden, welche in Köln, Aachen, Berlin und Frankfurt am Main zahlbar iſt.

§. 20. Wegen Ausgabe und Zahlung der Dividendenſcheine macht die Direktion die näheren, für die Aktionäre verbindlichen Beſtimmungen bekannt.

§. 46. Die Mitglieder des Adminiſtrationsrathes werden von der General-Verſammlung gewählt; ſie müſſen, um dieſe Stelle bekleiden zu können, vier Aktien die-

ſer Geſellſchaft beſitzen oder erwerben, welche während der Amtsdauer außer Kours geſetzt und deponirt werden.

§. 56. Die Mitglieder des Adminiſtrationsrathes werden nicht beſoldet, erhalten aber Erſatz der durch ihre Funktionen herbeigeführten Auslagen. Außerdem kann die General-Verſammlung beſchließen, daß Beträge bis zu Ein Prozent des unter die Aktionäre zu vertheilenden Rein-Ertrages unter die Mitglieder des Adminiſtrationsrathes nach dem Maaßſtabe ihrer häufigeren oder ſelteneren Gegenwart bei den Verſammlungen vertheilt werden. Der Präſident und der Vice-Präſident ſollen dabei, nach eben dieſem Maaßſtabe, jeder im dreifachen Verhältniſſe gegen die übrigen Mitglieder betheiligt werden.

§. 75. Die Mitglieder der Direktion erhalten außer dem Erſatze für Reiſekoſten oder andere durch ihre Funktionen veranlaßte Auslagen eine Entſchädigung für ihre Mühwaltung. Dieſe Entſchädigung ſoll in einer Tantième von dem unter die Aktionäre zu vertheilenden Rein-Ertrage beſtehen und kann im Ganzen bis auf zwei Prozent von demſelben feſtgeſetzt werden. Die Feſtſetzung erfolgt auf den Antrag des Adminiſtrationsrathes von der General-Verſammlung. Der erſtere ſetzt die Norm feſt, nach welcher die Vertheilung unter die Mitglieder der Direktion Statt finden ſoll, unter Berückſichtigung der ſpeziellen Funktionen und der beſonderen Mühwaltung der einzelnen Mitglieder. So lange die Benutzung der Eiſenbahn, mithin die Vertheilung eines Rein-Ertrages unter die Aktionäre nicht eingetreten iſt, und in dem möglichen Falle, daß dieſes auch ſpäter vorkommen möchte, kann der Adminiſtrationsrath eine Entſchädigung für die Mitglieder der Direktion bis zum Geſammtbetrage von dreitauſend Thaler jährlich gewähren, bei deren Vertheilung unter die Mitglieder die obige Beſtimmung zu befolgen bleibt.

§. 76. Letzter Satz. Die Beſoldung des Spezial-Direktors ſoll zum Theil in einer Tantième von dem unter die Aktionäre zu vertheilenden Rein-Ertrage beſtehen.

Entgegengeſetzte Anſichten, namentlich über die Zinſen der erſten ſechs Monate von 1843 in Beziehung auf die an Belgien verkauften 4000 Stück Aktien, führten Zerwürfniſſe in der Direktion herbei, die damit endeten, daß ſämmtliche Direktoren und Stellvertreter von Köln und von Aachen, mit Ausnahme eines einzigen Direktionsmitgliedes, Herrn Oppenheim von Köln, ihre Entlaſſung eingaben, und zur Wiederbeſetzung dieſer Stellen eine außerordentliche General-Verſammlung der Aktionäre auf den 15. Januar 1844 anberaumt wurde.

Da es zu weit führen würde, die Zwiſtigkeiten zwiſchen den Direktionsmitgliedern näher aus einander zu ſetzen, ſo verweiſen wir auf das Protokoll dieſer am 15. und 16. deſſelben Monats gehaltenen Verſammlung, ſo wie auf das der Sitzung des Adminiſtrationsrathes vom 22. Dezember 1843.

Das Reſultat der Verſammlung war, daß 5 neue Direktoren und 6 Stellvertreter gewählt wurden, während das eine Direktionsmitglied, Herr Oppenheim, welcher nicht freiwillig abtreten wollte, ſeine Stellung behielt. Von der Verſammlung wurde den ausſcheidenden Direktoren, namentlich dem Vice-Präſidenten Herrn Hanſemann, welcher, wie wir im Vorhergehenden geſehen haben, ſich mit der größten Beharrlichkeit und Umſicht dem Zuſtandekommen des großen Werks unterzogen hatte, das Bedauern über ihren Rücktritt und der lebhafteſte Dank für ihr bisheriges Wirken zum Wohle der Geſellſchaft dargebracht.

Nach einem Reſkripte des Finanz-Miniſters vom 13. Januar 1844 glaubte

derſelbe die in der General-Verſammlung vom 20. November 1843 beſchloſſenen Abänderungen des Statuts der Genehmigung des Königs nicht vorlegen zu können, weil die Berufung jener außerordentlichen General-Verſammlung nicht rechtzeitig Statt gefunden hatte; es war daher nothwendig, dieſe Abänderungen der am 13. Mai 1844 gehaltenen ſiebenten regelmäßigen General-Verſammlung vorzulegen, worauf dieſe beſchloß:

die in der außerordentlichen General-Verſammlung vom 20. November 1843 genehmigten und heute, gemäß Verfügung des Herrn Finanz-Miniſters vom 13. Januar, letzthin zur nochmaligen Beſchlußnahme vorgelegten Abänderungen der §§. 19, 20, 46, 56, 75 und 76 ihrer Faſſung und ihrem Inhalte nach zu genehmigen.

In Hinſicht der in der früheren General-Verſammlung vorbehaltenen Beſtimmung des Termines über die einſtweilen ſuspendirte Zahlung der Zinſen pro 1843 wurde feſtgeſetzt:

daß die Zins-Koupons des Jahres 1843 am 1. Juli 1845 aus dem Betriebsüberſchuſſe des Jahres 1843 von 113925 Thlr 17 Sgr. 4 Pf. und aus ferneren Betriebsüberſchüſſen bezahlt werden ſollen.

Zugleich wurden in dieſer General-Verſammlung nachfolgende Paragraphen des Statuts berathen und, wie folgt, abgeändert:

§. 21. Die Dividendenſcheine und rückſtändigen Zins-Koupons früherer Jahre, welche nicht innerhalb vier Jahre, vom Tage der erſten öffentlichen Aufforderung an gerechnet, und nach zwei Mal in Zwiſchenräumen von wenigſtens einem Jahre wiederholt erlaſſenen desfallſigen öffentlichen Aufforderungen in Empfang genommen worden ſind, verfallen der Geſellſchaft.

§. 22. Sollen angeblich verlorene oder vernichtete Aktien oder Dividendenſcheine oder rückſtändige Zins-Koupons früherer Jahre mortifizirt werden, ſo erläßt die Direktion drei Mal, in Zwiſchenräumen von vier Monaten, eine öffentliche Aufforderung, jene Dokumente einzuliefern oder die etwaigen Rechte an dieſelben geltend zu machen. Sind, nachdem zwei Monate nach der letzten Aufforderung vergangen, die Dokumente nicht eingeliefert oder die Rechte nicht geltend gemacht worden, ſo erklärt die Direktion die Dokumente öffentlich für nichtig oder verſchollen und fertigt an deren Stelle andere aus. Die Koſten dieſes Verfahrens fallen nicht der Geſellſchaft, ſondern dem Betheiligten zur Laſt.

§. 23. Nach Einlöſung der Zins-Koupons vom Jahre 1843 ſoll aus dem im §. 19 erwähnten jährlichen Rein-Ertrage ein Reſervefonds gebildet werden. Welcher Theil des jährlichen Rein-Ertrages zum Reſervefonds zurückgehalten wird, ſetzt auf den Antrag der Direktion und des Adminiſtrationsrathes die General-Verſammlung feſt.

Der Beſchluß einer Erhöhung über die Summe von dreimalhunderttauſend Thaler bedarf der Genehmigung der Staatsregierung.

§. 27. Die in dieſen Statuten vorgeſchriebenen oder vorgeſehenen Bekanntmachungen oder öffentlichen Aufforderungen ſind genügend in Beziehung auf die dabei betheiligten Perſonen erlaſſen, wenn ſie in einer Berliner, einer Kölniſchen, einer Aachener, einer Augsburger, einer Brüſſeler und einer Zeitung zu Frankfurt am Main erſchienen ſind.

§. 31. Innerhalb der der General-Verſammlung vorhergehenden letzten drei Tage müſſen die Beſitzer der Aktien oder deren Bevollmächtigte ſich bei der Direk-

tion entweder durch Vorzeigung der Aktien oder durch eine genügende Beſcheinigung, die Bevollmächtigten außerdem durch Einreichung oder Vorzeigung der Vollmacht legitimiren, daß der Beſitz noch immer ſo beſteht, wie er in den Büchern der Geſellſchaft eingeſchrieben iſt.

Die Beſcheinigungen über den Beſitz der Aktien ſind nur dann gültig, wenn ſie nach dem Tage der Einberufung der General-Verſammlung ausgeſtellt ſind.

In Bezug auf die Beſchaffung der Geldmittel zu dem ſchon in der General-Verſammlung vom 31. Mai 1842 beſchloſſenen Doppelgeleiſe ertheilte die General-Verſammlung der Direktion die nachgeſuchte Vollmacht zum Abſchluß dieſer Anleihe im Belaufe von einer Million Thaler, mit Vorbehalt der Genehmigung der Staatsregierung. Dieſe eine Million Thaler ſollte mittelſt Ausgabe von Prioritätsaktien geſchehen, die vier Prozent aus den Erträgen vorab bezögen und an dem Rein-Ertrage pro rata mit den übrigen Aktionären gleichſtänden, nachdem dieſe gleichfalls vier Prozent bezogen hätten.

Durch Verfügung des Finanz-Miniſters ſollte dieſe Beſtimmung jedoch einer am 19. Auguſt 1844 ausgeſchriebenen außerordentlichen General-Verſammlung zur nochmaligen Beſchlußnahme vorgelegt, ſo wie über die dadurch nothwendig werdende Abänderung der §§. 13 und 19 des Statuts beſchloſſen werden. — Auch ſollte in dieſer Verſammlung, Behufs Vervollſtändigung des Betriebsmaterials, die eventuelle Vermehrung des Aktienkapitals um eine fernere Viertelmillion, deren Beſchaffung man in gleicher Weiſe wie die vorher erwähnte Eine Million Thaler bewerkſtelligen will, ein Beſchluß gefaßt werden.

In dieſer an dem erwähnten Tage gehaltenen General-Verſammlung erſtattete der Präſident der Direktion nachſtehenden Vortrag:

„In der General-Verſammlung vom 13. Mai c. ermächtigten Sie uns, zur Herſtellung des Doppelgeleiſes ein Kapital von Einer Million Thaler beſtmöglichſt zu beſchaffen, eventuell für dieſe Million Thaler 4 Prozent Zinſen tragende Prioritäts-Stammaktien auszugeben. In Folge Ihres Beſchluſſes wurden ſofort zwei Mitglieder der Direktion nach Berlin delegirt, um die Genehmigung des Staates zur Ausgabe jener Prioritäts-Stammaktien nachzuſuchen.

Des Herrn Finanz-Miniſters Excellenz hat ſeine Genehmigung für die Ausgabe jener Prioritäts-Stammaktien im Materiellen zugeſagt, jedoch in formeller Beziehung beanſtandet, Seiner Majeſtät dem Könige einen desfallſigen Antrag vorzulegen, weil die bei Ausgabe von Prioritätsaktien nöthig erſcheinende Abänderung der §§. 13 und 19 des Statuts nicht in der im §. 28 vorgeſehenen Weiſe bekannt gemacht und beſchloſſen worden ſei.

In Folge dieſer Entſcheidung des Herrn Finanz-Miniſters Excellenz haben wir Sie, verehrte Herren Aktionäre, zu der heutigen außerordentlichen General-Verſammlung berufen, um uns in der im Statut vorgeſehenen Weiſe Ihre Autoriſation zur Ausgabe von Prioritäts-Stammaktien nochmals zu erbitten und die Abänderung der §§. 13 und 19 des Statuts Ihrer Beſchlußnahme zu unterwerfen.

Bei der erforderlichen, den Hoffnungen, die wir in der letzten General-

Verſammlung Ihnen, meine Herren, auszudrücken die Ehre hatten, vollkommen entſprechenden Steigerung des Perſonen- und Güterverkehrs auf unſerer Bahn, die für die erſten ſechs Monate eine Brutto-Einnahme von **214122** Thlr. **10** Sgr. **6** Pf. gegen **113762** Thlr. **22** Sgr. im vorigen Jahre hervorgebracht hat, hat ſich die gänzliche Unzulänglichkeit des früher in Ausſicht genommenen Betriebsmaterials und die dringende Nothwendigkeit einer bedeutenden Verſtärkung deſſelben ergeben.

Die ſchönen, in Ihrer letzten Verſammlung angedeuteten Hoffnungen für die dereinſtige gute Rentabilität des Unternehmens können nur dann ihrer gänzlichen Verwirklichung entgegen gehen, wenn bei Herſtellung des zweiten Geleiſes die gleichzeitige gänzliche Vollendung der Bahnhofsanlage bei Köln geſichert und ein dem Bedürfniß entſprechendes Betriebsmaterial es der Rheiniſchen Eiſenbahn erlauben wird, der großartigen weiteren Entwickelung des Perſonen- und Güterverkehrs, die aus der bevorſtehenden Vollendung des deutſchen und franzöſiſchen Eiſenbahnnetzes, aus der Herſtellung der ununterbrochenen Eiſenbahnkette zwiſchen Paris, Brüſſel, Köln, Berlin und Wien entſpringen muß, Raum zu geben und ihrer Beſtimmung, eine der erſten Handelsſtraßen Europa's zu ſein, zu entſprechen. Für die nach den bisherigen Erfahrungen unumgänglich gebotene Vervollſtändigung des Betriebsmaterials, die unter Genehmigung des Adminiſtrationsrathes theilweiſe bereits bewirkt worden, theilweiſe noch zu bewirken ſein wird, erlauben wir uns, bei Ihnen darauf anzutragen, uns zu autoriſiren, außer der zur Herſtellung des Doppelgeleiſes erforderlichen Einen Million Thaler, noch ferner eine Viertelmillion Thaler in gleicher Weiſe zur Vollendung des Bahnhofes bei Köln und zur Komplettirung des Betriebsmaterials zu beſchaffen.

Wir freuen ùns, Ihnen, meine Herren, mittheilen zu können, daß des Herrn Finanz-Miniſters Excellenz uns ſeine Genehmigung für dieſe fernere Erhöhung des Kapitals der Geſellſchaft zugeſichert hat, und wir ſind überzeugt, daß Sie nach den vorliegenden ſpeziellen, durch unſere mit den bisherigen Erfahrungen vertrauten Beamten gefertigten Koſtenanſchlägen es als gewiß annehmen dürfen, daß die Geſammtſumme von $1\frac{1}{4}$ Million Thaler zur gänzlichen Fertigſtellung der Bahn, mittelſt Herſtellung des Doppelgeleiſes, Vollendung des Bahnhofes bei Köln und Komplettirung des Betriebsinventars, genügen wird."

Herr Meviſſen theilte hierauf den Inhalt der citirten hohen Miniſterial-Verfügung vom **9.** Juni c. wörtlich mit und verlas ſodann den hiernach von der General-Verſammlung in Betreff der Erhöhung des Aktienkapitals um $1\frac{1}{4}$ Million Thaler zu faſſenden Beſchluß.

„Die General-Verſammlung nahm dieſen einſtimmig an und autoriſirte dadurch die Direktion:

a. zur Anlage des Doppelgeleiſes für Eine Million Thaler, und

b. zur Vollendung des Bahnhofes bei Köln und zur Vervollſtändigung des Betriebsinventars für eine Viertel Million Thaler Prioritätsaktien auszugeben unter folgenden Modalitäten:

1) Es ſollen dieſe neuen Aktien prioritätiſch vor den bereits vorhan-

denen Aktien zum Betrage von 4½ Millionen Thaler aus dem Ertrage des Unternehmens vier Prozent Zinſen vorweg beziehen, im Uebrigen aber alle Rechte der anderen Aktien, mit Ausſchluß des Stimmrechts in den General-Verſammlungen, genießen und insbeſondere auch an dem Rein-Ertrage, welcher über vier Prozent des geſammten Aktienkapitals von 5¾ Millionen Thaler hinaus aufkommt, gleichmäßig Antheil nehmen;

2) die Prioritätsaktien ſollen den nach dem Privilegium vom 8. September 1843 unter Zinſengarantie des Staates emittirten Obligationen, unbeſchadet der Rechte der Inhaber dieſer Obligationen, in der Priorität in ſofern gleichſtehen, als es ſich um Berechnung und Gewährung der vom Staate zur Verzinſung der gedachten Obligationen etwa zu leiſtenden Zuſchüſſe handelt, dergeſtalt, daß bei Berechnung dieſer Zuſchüſſe der Ertrag des Unternehmens, nach Abzug der zur Verzinſung und Tilgung der erſten Anleihe von 2½ Millionen Thaler erforderlichen Summe, pro rata

a. auf die nach dem Privilegium vom 8. September 1843 emittirten Obligationen Behufs der vorſchriftsmäßigen Verzinſung und Tilgung derſelben, und

b. auf die zu emittirenden Prioritätsaktien Behufs Gewährung von vier Prozent Zinſen vertheilt wird, und die hierbei zur Verzinſung der oben erwähnten Obligationen ſich als erforderlich ergebenden Zuſchüſſe in Folge der für dieſe Obligationen bewilligten Zinſengarantie vom Staate gewährt werden."

Sodann wurde der General-Verſammlung die durch Annahme des vorſtehenden Beſchluſſes nothwendig werdende Abänderung der §§. 13 und 19 des Statuts im Entwurfe vorgelegt. Dieſer lautet:

„§. 13. Das Grundkapital der Geſellſchaft iſt feſtgeſetzt auf fünf und drei Viertel Millionen Thaler, zerfallend in:

a) Achtzehntauſend Aktien, jede von zweihundert funfzig Thaler, auf den Inhaber lautend, im Geſammtbetrage von 4½ Millionen Thaler;

b) Fünftauſend Aktien (Prioritätsaktien), jede von zweihundert funfzig Thaler, auf den Inhaber lautend, im Geſammtbetrage von Einer und einer Viertelmillion Thaler.

Dieſe fünftauſend Aktien beziehen gemäß §. 19 prioritätiſch aus dem Ertrage des Unternehmens vier Prozent Zinſen und genießen im Uebrigen alle Rechte der anderen Aktien, mit Ausſchluß des Stimmrechts in den General-Verſammlungen.

§. 19. Zuſatz zu der in der General-Verſammlung vom 13. Mai beſchloſſenen abgeänderten Faſſung.

Die im §. 13 bezeichneten fünftauſend Prioritätsaktien beziehen prioritätiſch vor den anderen Aktien aus dem Ertrage vier Prozent und nehmen, nachdem die übrigen Aktionäre gleichfalls vier Prozent von ihrem Kapitale bezogen haben, an dem Theile des Rein-Ertrages, welcher über vier Prozent des geſammten Aktienkapitals von fünf und drei Viertelmillionen Thaler hinaus aufkommt, mit den anderen Aktien gleichmäßig Theil."

Nachdem wir nun im Vorſtehenden das Wichtigſte aus der Geſchichte dieſer Bahn beſprochen haben, geben wir noch zum Schluſſe über die Eröffnung der einzelnen Bahnſtrecken, ſo wie über den jetzigen Stand des Unternehmens, das Folgende.

Die Bahn wurde dem Verkehre eröffnet:

von Köln bis Müngersdorf am 2. Auguſt 1839;
" " " Löwenich im Juli 1840;
" " " Aachen am 6. September 1841;
" " " zur belgiſchen Grenze, zum Anſchluß an die bis dahin geführten belgiſchen Eiſenbahnen, am 15. Oktbr. 1843.

Die der Ausführung der Bahnhofs-Anlage vom Sicherheitshafen bis zum Freihafen in Köln bisher noch entgegen geweſenen Hinderniſſe ſind aus dem Wege geräumt, die Pläne Seitens des Finanz- und Kriegs-Miniſteriums genehmigt, und der Vertrag mit der Stadt Köln auf eine für die Geſellſchaft vortheilhafte Weiſe geregelt. Es wird daher, außer den durch Errichtung einer proviſoriſchen Pferdebahn Statt findenden bedeutenden Erdanſchüttungen, noch im Laufe des Sommers 1844 Hand an die Haupt-Bauwerke, als: Abbruch und Herſtellung des Kuniberts-Kavaliers, der Futtermauer am Sicherheitshafen u. ſ. w., gelegt werden.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe, ſo wie Ueberblick der Belgiſchen Eiſenbahnen als Fortſetzung der Rheiniſchen Eiſenbahn bis zur Nordſee.

Der jetzige Bahnhof liegt im Norden der Stadt Köln am Sicherheitshafen, wird aber jedenfalls durch eine Eiſenbahn mit dem Bahnhofe, welcher im Mittelpunkt von Köln am Freihafen angelegt wird, verbunden werden. Die Bahn, bei Müngersdorf im Einſchnitte den Rand eines alten Rheinufers kreuzend, hält von Köln bis Königsdorf ſich in der Nähe der Straße nach Bergheim, geht dann mittelſt eines Tunnels unter dem Bergrücken durch, welcher die Grenze des Erftthals macht, überſchreitet die Erft und weiterhin bei Düren die Roer, zieht ſich in der Richtung von Eſchweiler neben der Chauſſee bis zum Inde-Fluſſe hin, geht über denſelben, nachdem ſie ihn eine Strecke begleitet und den Tunnel bei Eſchweiler-Pumpe paſſirt iſt, berührt dann einen dritten Tunnel bei Nirm und gelangt ſo nach Burtſcheid und Aachen.

Die nach Eupen führende Chauſſee zur Linken laſſend, trifft die Eiſenbahn abermals zwei Tunnel in der Waſſerſcheide zwiſchen Maas und Rhein und erreicht über Aſtenet bei Herbesthal die Grenze, wo ſie ſich an die Belgiſche Eiſenbahn, welche bis Lüttich weiter führt, anſchließt.

Die Länge der Hauptbahn bis zur belgiſchen Grenze beträgt 11,59 Meilen. Zweigbahnen ſind einſtweilen noch nicht vorhanden; eine wahrſcheinlich in Zukunft zu erbauende wird von Aachen nach Eupen führen.

Die Bahn von Aachen nach Maſtricht, deren Bau bevorſteht, würde theilweiſe als Zweigbahn zu betrachten ſein.

Bahnhöfe ſind zu Köln bis

Groß-Königsdorf . . . . 2 Meilen

Horrem . . . . 3 Meilen
Buer . . . . 4,5 „
Düren . . . . 5,3 „
Langerwehe . . . . 6,2 „
Eſchweiler . . . . 7,1 „
Stolberg . . . . 7,6 „
Aachen . . . . 9,4 „
Herbesthal . . . . 11,6 „

Von Herbesthal führt die Bahn auf belgiſchem Gebiete bei Dolhain in das Vesdrethal, folgt alsdann dem Vesdrefluſſe, bis dieſer ſich unweit Lüttich in die Maas ergießt, auf dieſem Wege Limburg, Verviers, Pepinſter, Chaudfontaine und Angleur, wo die Bahn die Ourthe überſetzt, berührend. Die vielfachen Krümmungen des Vesdrethales mit ſeinen oft ſteilen Bergwänden haben zur Erlangung möglichſt gerader Linien 18 Tunnel und 25 Viadukte, unter welchen der ſehr ſtarke Verkehr der Limburger Straße ungeſtört hindurchgeht, nothwendig gemacht. Dieſes ſchöne Thal, deſſen üppig belaubten Bergwände mit Grauwacken- und Thonſchiefer-Felſen maleriſch geſchmückt ſind, iſt durch zahlreiche Niederlaſſungen der belgiſchen Induſtrie belebt; Fabriken aller Art, prächtige Landhäuſer und ſchöne Gartenanlagen mit freundlichen Luſthäuschen, bieten eben ſo mannigfache als ſchöne Anſichten dar. Bei der Durchfahrt durch die vielen Tunnel verſetzt den Reiſenden der ſchnelle Wechſel der Bilder gewiſſermaßen in eine Zauberei.

Die Brücke über die Maas mußte zur Gewinnung von Länge, wegen der Anſteigung bei Ans in einiger Entfernung oberhalb Lüttich, bei dem Ausgange des Ourthe- und Vesdrethales angelegt werden.

Von Lüttich, welches als der Endpunkt der Rheiniſch-Belgiſchen Eiſenbahn angeſehen wird, läuft die fernere Fortſetzung der Bahn über Fexhe, Varenne, Landen (Zweigbahn nach St. Trond), Tirlemont, Louvain, Wespelaer, Hächt nach Mecheln, dem Knotenpunkte des ganzen belgiſchen Eiſenbahnnetzes, indem außer der von Lüttich kommenden Eiſenbahn noch 3 andere von hier ausgehen. Der nördliche Arm endet in Antwerpen, nachdem er bei Duffel und Contich vorübergegangen iſt. Der weſtliche Hauptzweig läuft über Londerzente, Dendermonde, Wetteren, Gent und Brügge nach Oſtende, und ſendet von Gent aus eine Zweigbahn ab, welche ſich hinter Courtray an der franzöſiſchen Grenze in zwei Arme theilt, von denen der eine in Lille, der andere in Tournay endigt. Der ſüdliche Zweig des belgiſchen Eiſenbahnnetzes geht über Brüſſel, Braine, Soignies, Mons nach Valenciennes, und ſteht von Braine aus durch eine Eiſenbahn, welche auf ihrem Wege Marchiennes und Charleroi berührt, mit Namur in Verbindung.

Jedenfalls ſtehen den letzteren Eiſenbahnen in der Zukunft noch Verlängerungen nach Frankreich bevor.

Die ganze Länge der Bahn vom Rhein bis zur Maas (Ans bei Lüttich bis Köln) beträgt 130204 Metres = 17,28 preuß. oder 17,57 deut-

ſche Meilen; von dieſen kommen auf belgiſches Gebiet von Ans bis zur Grenze 5,98 deutſche Meilen, und auf deutſches Gebiet bis Köln 11,59 Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskoſten.

Wie wir ſchon im geſchichtlichen Theile der Rheiniſchen Eiſenbahn geſehen haben, ſo hat der Koſtenpunkt gerade bei dieſer Bahn eine Hauptrolle geſpielt, und ſchwerlich dürfte eine Eiſenbahn aufgefunden werden, bei welcher eine ſo weſentliche Ueberſchreitung des erſten Koſtenanſchlages, wie bei dieſer, Statt gefunden hat.

Das Baukapital, welches im Jahre 1837 durch die Vereinigung der Rheiniſchen und Preußiſch-Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft aufgebracht wurde, betrug 3 Millionen Thaler; daß dieſes jedoch nicht hinreichen würde, war ſchon in der General-Verſammlung am 16. Oktober deſſelben Jahres anerkannt, und wurde auch durch die im Jahre 1838 gefertigten Koſtenanſchläge beſtätigt. Es waren nämlich auf der 18718¼ Ruthen oder 9,36 Meilen langen Strecke von Köln bis Aachen veranſchlagt, für:

		Thlr.	Sgr.	Pf.
I.	Erdarbeiten	563599	26	—
II.	Befeſtigung der Böſchungen und Gräben . .	32340	11	—
III.	Brücken, Brückenthore, Viadukte und Durchläſſe	407457	6	6
IV.	Tunnel bei Königsdorf und Norm	459323	23	7
V.	Schienen und Fundamentirung	750151	21	6
VI.	Einfriedigung und Schutz der Bahn	39387	27	6
VII.	Abtheilungszeichen	1469	28	—
VIII.	Grund-Entſchädigung	289870	8	—
IX.	Aufſichtskoſten	56045	—	—
X.	Insgemein	138124	29	7
	Zuſammen	2,737771	1	8
	Hierzu kamen für die im Weſentlichen feſtgeſtellte Linie von Aachen bis zur belgiſchen Grenze nach den Ueberſchlägen	962000	—	—
	Die Stationsplätze, der Bau der Eiſenbahn innerhalb der Stadt Köln und die Zinſen während der Bauzeit waren überſchläglich angenommen zu	800000	—	—
	Die Koſten der ganzen Bahn ſtellten ſich alſo hiernach auf	4,499771	1	8

oder in runder Summe auf 4½ Millionen Thaler. Die an dieſer Koſtenſumme fehlenden 1½ Million Thaler wurden durch 6000 Aktien beſchafft, welche, wie wir im geſchichtlichen Theile der Bahn geſehen haben, von 3 Kölner Banquierhäuſern: J. D. Herſtatt, S. Oppenheim jun. u. Komp. und J. H. Stein mit einem Agio von 5 Prozent übernommen wurden, wodurch der Geſellſchaft ein Gewinn von 75000 Thlr. erwuchs.

Im Protokolle der General-Verſammlung vom 11. Mai 1838 wurde in Bezug auf den Koſtenanſchlag angeführt, daß die bis dahin geſchloſſenen Verträge über Lieferungen und über Leiſtungen von Arbeiten meiſtens nicht unbeträchtlich unter den Anſchlagskoſten blieben, weshalb bei mehreren Poſi-

tionen der Veranſchlagungen erhebliche Summen würden erſpart werden. Bald zeigte ſich jedoch in dieſer Hinſicht ein ganz anderes Reſultat, denn ſchon in der General-Verſammlung am 15. Mai 1840 mußte den Aktionären mitgetheilt werden, daß das Aktienkapital von 4½ Millionen Thaler zu ſeiner urſprünglichen Beſtimmung, dem Ausbau der Bahn, nicht reichen werde, indem die Koſtenbedürfniſſe, wie folgt, ſich herausſtellten:

A. Baukoſten.

	Thlr.	Sgr.	Pf.
1) Für die Strecke von Köln bis Aachen:			
a. wirft der Koſtenanſchlag vom 31. März 1838 aus	2,737771	1	8
b. ſind Mehrkoſten ermittelt	860148	—	—
2) Für die Strecke von Aachen bis zur belgiſchen Grenze, laut Koſtenanſchlag	1,257309	9	11
Summa der Koſten des Bahnbaues	4,855228	11	7
Dazu die Koſten:			
für ſämmtliche Stationsanlagen	412000	—	—
für die Bahnverlängerung zur Kommunikation vom Sicherheitshafen bis zur Ausmündung in den Freihafen	80000	—	—
Ueberhaupt Baukoſten	5,347228	11	7

B. Alle übrigen Koſten.

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Für Verwaltung, techniſche Vorarbeiten, Errichtung, ſo wie für Unterhaltung der fertigen Bahnſtrecken:			
a. wirkliche Ausgaben pro 1837—39	99030	—	—
b. muthmaßliche Ausgaben pro 1840, 41 und 42 .	100000	—	—
Zinſen des Anlagekapitals während der Baujahre . . .	500000	—	—
Anſchaffungen des Inventars für den Bahnbetrieb . .	528741	18	5
Summa aller Ausgaben	6,575000	—	—

		Thlr.	Sgr.	Pf.
Disponibel ſind:				
von 18000 Aktien à 250 Thlr.	4,500000 Thlr.			
5 Prozent Agio von 6000 Aktien . .	75000 „			
in Summa		4,575000	—	—
Bleiben für die Anleihe		2,000000	—	—

In Bezug auf dieſe Ueberſchreitung der Koſtenanſchläge wurde im Verwaltungsberichte Nachſtehendes angeführt:

„Allerdings erſcheinen bei mehreren Poſitionen des Koſten-Voranſchlages Ueberſchreitungen der urſprünglich veranſchlagten Baukoſten, welche, ſo gewiſſenhaft auch darnach verfahren worden, doch verſchiedentlich mit den darin ausgeworfenen Beträgen nicht zureichen konnten, um die wirklich erforderlichen Ausgaben zu decken.

Dieſes findet namentlich bei den Tunnelbauten Statt, wo zur Zeit der Bauanſchläge zum Theil unbekannte Verhältniſſe obwalteten. Größtentheils rühren die Ueberſchreitungen aber auch von der zahlreichen Ausführung von Brücken und Durchläſſen her, welche in Folge von Anordnungen der königlichen Behörden, oder der Einigung mit Korporationen und Privaten wegen

Herſtellung unterbrochener Kommunikationen, über die Koſtenanſchläge hinaus aufgeführt werden mußten; ferner von der ſorgfältigſten Fundamentirung der Roerbrücke, eines unſerer bedeutendſten und wichtigſten Bauwerke.

An jenen Bauwerken werden, nach Abrechnung von drei Brückthoren und einem Kanal, die zwar veranſchlagt, aber nicht zur Ausführung kommen, auf der ganzen Strecke von 9¼ Meilen zwiſchen Köln und Aachen 21 mehr gebaut, als urſprünglich nach der Veranſchlagung ausgeführt werden ſollten.

Eine anderweite nicht unbedeutende Ueberſchreitung der Koſtenanſchläge wurde durch die mit den Erdarbeiten für die einfache auf vielen einzelnen Strecken, wo es zweckmäßig erſchien, die Arbeiten raſch voranſchreiten zu laſſen, gleichzeitig ausgeführte Erdanſchüttung und Abräumung für die zweite oder Doppelbahn verurſacht, wofür auf mehreren Strecken in der Nähe der Stationen auch die Schienen-Fundamentirung und Legung erfolgt iſt, um den Bewegungen der Lokomotive mehr und gefahrloſen Spielraum zu verſchaffen. Alle Koſten, welche durch dieſe Arbeiten und Anſchaffungen erfolgten, reichen ſelbſtredend über die bekannten Bau-Voranſchläge hinaus.

Noch eine Abweichung von den erſten Voranſchlägen beruht in der Ausführung des auf 50 Ruthen Länge gegenwärtig ſchon halb vollendeten Ichenberger Tunnelbaues bei Eſchweiler, wodurch die Baukoſten jedoch nicht überſchritten worden, da dieſer Bau ſtatt eines 60 Fuß tiefen Einſchnitts im Felſen vorgezogen werden mußte. Es treten im Gegentheil dadurch Erſparniſſe bei der Terrain-Erwerbung ein.

Aber auch bei anderen Gegenſtänden von Lieferungen und Leiſtungen ſind nicht unbedeutende Erſparungen eingetreten, wie namentlich bei Querſchwellen, eiſernen Schienen, Stühlchen und Stuhlnägeln, bei den Brückenbauten der dritten und bei den Erdarbeiten der vierten Sektion. Allein dieſe Erſparungen wiegen bei weitem die zur Vollendung der Bahnanlage zwiſchen Köln und Aachen, insbeſondere für die Tunnel, noch erforderlichen Summe nicht auf."

Aus dem Vorſtehenden geht alſo hervor, daß namentlich die Tunnelbauten zur Ueberſchreitung des Koſtenanſchlages weſentlich beitrugen. Vor dem Beginn der Arbeiten der Rheiniſchen Bahn kannte man nur die Koſten der engliſchen Eiſenbahn-Tunnel unter verſchiedenen Terrain-Verhältniſſen, indem in Deutſchland kein Werk dieſer Art aufgeführt war. Man glaubte in Deutſchland wohlfeiler bauen zu können, der geringeren Löhne und des wohlfeileren Preiſes der Materialien wegen; es war indeſſen nicht bedacht, daß der kurze Termin, in welchem man die Beendigung dieſer rieſenhaften Bauten bewerkſtelligen wollte, die Heranziehung ſehr vieler Arbeiter einer beſonders privilegirten Klaſſe, der Bergleute, erforderte, welche in dieſer Zeit induſtrieller Unternehmungen von allen Seiten geſucht wurden. Die Arbeitslöhne dieſer Klaſſe von Arbeitern ſtiegen daher durch die vermehrte Nachfrage um das Doppelte, wozu außerdem noch der durch den Bedarf großer Quantitäten erhöhte Preis der Baumaterialien trat. Ferner war das Terrain, durch welches in der Rheiniſchen Eiſenbahnlinie getunnelt werden mußte, dem Baue ſehr ungünſtig, ſo daß alle dieſe Umſtände zuſammengenommen eine Erhöhung der Koſten gegen den Anſchlag nothwendig herbeiführen mußten.

Bis zu der am 31. Mai 1842 gehaltenen General-Verſammlung betrugen die wirklichen Koſten im Ganzen 6,598854 Thlr. 25 Sgr. 3 Pf., weshalb das bis dahin auf 7,000000 Thlr. angewachſene Kapital zur völligen Fertigſtellung der ganzen Bahn mit allen Stationseinrichtungen und mit Doppelgeleiſe nicht ausreichte. Es wurde daher, wie wir im geſchichtlichen Theile gezeigt haben, der Beſchluß gefaßt, um dieſe Ausgaben zu decken, noch ein Kapital von 2¼ Millionen aufzunehmen, wozu, nach dem Beſchluſſe der General-Verſammlung vom 19. Auguſt 1844, noch ¼ Million Thaler zur Vervollſtändigung des Betriebsmaterials treten wird.

Das ganze, zur völligen Herſtellung der Bahn mit Doppelgeleiſe und Verlängerung bis zum Bahnhofe am Freihafen zu Köln erforderliche Aktienkapital wird ſich daher auf 9,500000 Thlr. belaufen, wonach ſich die Koſten pro Meile durchſchnittlich auf 811044 Thlr. ſtellen werden.

Zum Schluſſe geben wir noch eine Zuſammenſtellung der Einnahmen und Ausgaben für die allgemeine Verwaltung, den Bau und das Betriebs-Inventar in den verſchiedenen Jahren von 1837 bis Ende 1843, woraus man am leichteſten die Zunahme der Ausgaben von Jahr zu Jahr erſehen kann.

	Im								
	1837.			1838.			1839.		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Einnahme.									
I. Aktien-Einzahlungen.									
Einzahlung auf 18000 Aktien à 250 Thlr.	299525	—	—	602975	—	—	1,134675	—	—
Agio-Gewinn auf 6000 Aktien zweiter Emiſſion	—	—	—	75000	—	—	—	—	—
Summa I. Aktien-Einzahlungen .	299525	—	—	677975	—	—	1,134675	—	—
II. Von Anleihen.									
Für verkaufte 4prozentige privilegirte Obligationen									
Für verkaufte 3½prozentige privilegirte Obligationen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa II. Anleihen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
III. Pachterträge	—	.	—	463	15	—	—	—	—
IV. Aus dem Verkaufe von Grundſtücken	—	—	—	—	—	—	—	—	—
V. An extraordinären Einnahmen .	40	—	—	4	6	—	—	—	—
VI. „ Wechſel-Diſkonto	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VII. „ zurückerſtatteten Poſten . .	—	—	—	459	25	—	1374	29	5
VIII. „ empfangenen Vorſchüſſen von Banquiers	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IX. „ rückſtändigen Zins-Koupons	—	—	—	—	—	—	—	—	—
X. „ hinterlegten Depoſiten und Kautionen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
XI. Vom Bahnbetrieb	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa aller Einnahmen	299565	—	—	678902	16	—	1,136049	29	5
Ausgabe.									
I. Allgemeine Verwaltung und Baurechnung.									
1) Errichtungskoſten	18580	29	6	—	—	—	—	—	—
2) Techniſche Vorarbeiten, Inſtrumente und Geräthe	7892	24	—	2785	2	11	160	—	—
3) Allgemeine Verwaltungskoſten . .	8257	25	3	26207	10	6	32668	8	1
4) Baurechnung*	3933	25	—	628257	11	4	1,347626	22	3
5) Intereſſen	123	20	—	6537	9	10	52945	23	11
6) Steuern und Aſſekuranz	3	12	3	62	11	6	236	18	2
7) Vorſchüſſe und Konto-Zahlungen, welche beim Jahresſchluſſe noch nicht definitiv verrechnet werden konnten .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8) Bahnbetriebs-Einrichtung, Bahnunterhaltung und Bahnbetrieb . .	—	—	—	42953	27	10	8335	16	8
Summa I	38792	16	—	706803	13	11	1,441972	29	1

Jahre												Ueberhaupt bis Ende 1843.		
1840.			1841.			1842.			1843.					
Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.
2,090225	—	—	372500	—	—	100	—	—	—	—	—	4,500000	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75000	—	—
2,090225	—	—	372500	—	—	100	—	—	—	—	—	4,575000	—	—
250000	—	—	925500	—	—	1,210000	—	—	114500	—	—	2,500000	—	—
—			—			—			600000	—	—	600000	—	—
250000	—	—	925500	—	—	1,210000	—	—	714500	—	—	3,100000	—	—
1985	—	4	1068	25	10	1561	3	8	2546	10	4	7624	25	2
—	—	—	66908	12	—	381	2	6	3525	16	9	70815	1	3
1488	12	—	6675	26	4	11084	5	—	5188	19	1	24481	8	5
639	2	—	1051	15	6	—	—	—	—	—	—	1690	17	6
242	29	—	1375	29	—	88	19	—	96	2	11	3638	14	4
28589	19	—	685645	25	8	504969	25	10	218921	2	—	218921	2	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1907	15	—	1907	15	—
6337	11	—	6578	12	2	8262	15	11	8869	20	5	8869	20	5
—	—	—	—	—	—	123119	—	7	165003	13	4	288122	13	11
2,379507	13	4	2,139756	26	6	2,005812	28	11	1,120558	9	10	8,301070	28	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18580	29	6
—	—	—	—	—	—	4	20	—	—	—	—	10842	16	11
29038	9	2	29569	5	10	34394	3	1	49993	14	4	210339	26	3
1,506745	6	—	1,981795	16	1	648913	25	9	364432	11	2	6,487584	6	9
75647	20	1	358725	28	10	287422	5	6	112192	20	2	893447	4	6
503	24	—	635	20	10	830	21	8	1864	10	5	4136	28	10
591216	27	5	138354	15	—	170755	5	2	117011	3	8	117011	3	8
11523	28	5	278746	2	—	309685	6	11	—	—	—	—	—	—
2,214675	25	1	2,787826	28	7	1,452005	28	1	645493	29	9	7,741942	26	5

	Im								
	1837.			1838.			1839.		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
II. Betriebs-Inventarium.									
1) 14 Lokomotive nebſt Tender und allem Zubehör	—	—	—						
2) 310 Wagen, nämlich 54 Perſonenwagen, 200 Güterwagen aller Art, 30 Equipagewagen, 18 Viehwagen, 3 Pferdetransport- und 5 Dienſt- und Hülfswagen	—	—	—				Unter 8) Bahn-		
3) Ausſtattung der Werkſtätten, Reſerveſtücke u. ſ. w.	—	—	—						
Summa II	—	—	—						
Dazu Summa I	38792	16	—	706803	13	11	1,441972	29	1
Summa aller Ausgaben	38792	16	—	706803	13	11	1,441972	29	1
* Die Baurechnung zerfällt in folgende Ausgabetitel:									
I. Erſte Bauſektion (zwiſchen Rhein und Erft) exkl. Stationen und Tunnel	—	—	—	173458	9	—	171512	10	11
II. Zweite Bauſektion (zwiſchen Erft und Roer) exkl. Stationen und Tunnel	—	—	—	28256	27	1	72241	16	5
III. Dritte Bauſektion (zwiſchen Roer und Inde) exkl. Stationen und Tunnel	—	—	—	22067	25	7	234739	27	2
IV. Vierte Bauſektion Lit. A. (zwiſchen Inde und Aachen) exkl. Stationen und Tunnel . . .	—	—	—	77891	4	4	155643	16	11
V. Vierte Bauſektion Lit. B. (zwiſchen Aachen und der belgiſchen Grenze) exkl. Stationen und Tunnel	—	—	—	9764	23	10	25171	15	11
VI. Königsdorfer Tunnel	—	—	—	60174	2	9	299456	11	1
VII. Nirmer Tunnel	—	—	—	20341	23	10	140851	9	8
VIII. Aachener Tunnel	—	—	—	14294	20	11	54850	16	6
IX. Sämmtliche Stationen . . .	—	—	—	21561	27	7	53691	22	2
X. Geneigte Ebene u. Station Ronheide	—	—	—	—	—	—	—	—	—
XI. Grund-Erwerb im Allgemeinen	3933	25	—	198210	26	5	135690	20	5
XII. Bahnwärterhäuſer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
XIII. Coaksöfen zu Eſchweiler . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
XIV. Höhere techniſche Leitung u. Bau-reviſion	—	—	—	2235	—	—	3777	5	1
XV. Bahnunterhaltung während des Baues	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa der Bau-Ausgaben	3933	25	—	628257	11	4	1,347626	22	3

Jahre												Ueberhaupt bis Ende 1843.		
1840.			1841.			1842.			1843.					
Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
									29085	3	11	214124	15	7
betriebs-Einrichtung u. ſ. w. aufgeführt.														
									97279	7	8	314296	3	4
									6959	29	10	30707	12	8
									133324	11	5	559128	1	7
2,214675	25	1	2,787826	28	7	1,452005	28	1	645493	29	9	7,741942	26	5
2,214675	25	1	2,787826	28	7	1,452005	28	1	778818	11	2	8,301070	28	—
129099	13	3	269808	25	8	49416	20	8	2783	24	—	796079	13	6
167083	16	6	149818	4	4	19290	24	11	3224	5	4	439915	4	7
228457	8	9	409195	16	—	50692	23	7	7494	15	11	952647	27	—
129068	17	4	72780	27	5	23520	9	10	2977	15	2	461882	1	—
37277	16	6	397290	27	3	289154	17	5	142110	11	11	900769	22	10
351935	5	11	91129	10	11	2198	8	7	3097	29	2	807991	8	5
201621	9	2	92086	7	8	1222	20	6	—	—	—	456123	10	10
98165	8	1	158363	9	9	29407	26	9	8828	24	8	363910	16	8
45566	14	5	215141	1	5	89725	4	—	53566	14	4	479252	23	11
—	—	—	—	—	—	21262	3	8	100664	1	7	121926	5	3
114019	29	—	90855	12	7	48040	16	5	33111	13	7	623862	23	5
—	—	—	15901	6	5	9292	19	11	2690	17	4	27884	13	8
—	—	—	—	—	—	10146	27	9	—	—	—	10146	27	9
4450	17	1	4363	13	9	5542	11	9	3882	18	2	24251	5	10
—	—	—	15061	2	11	—	—	—	—	—	—	20940	12	1
1,506745	6	—	1,981795	16	1	648913	25	9	364432	11	2	6,487584	6	9

Hinſichtlich der **Koſten einzelner Gegenſtände** iſt zu bemerken:

Auf der Strecke bis Aachen ſind überhaupt 1220 Morgen, und von da bis zur belgiſchen Grenze 344 Morgen Land benutzt worden; der Geſammt-Flächeninhalt, welcher demnach erworben wurde und zum Theil noch entſchädigt werden muß, beträgt deshalb . . . . 1564 Morgen
wovon wieder abgetreten werden können und zum Theil ſchon wieder abgegeben ſind . . . . 510 „

Von den übrigen . . . . 1054 Morgen
fallen etwa

837 Morgen auf den Bahnkörper ſelbſt, inkl. Bahnwärterhäuſer,
102 „ auf Stationsanlagen,
115 „ zur Ausbeutung und Anſchüttung von Erdmaſſen, zu Ziegeleien, interimiſtiſchen Bauſtellen u. ſ. w.

Für die ganze Grund-Erwerbung wurden bis Ende 1843 verausgabt
623862 Thlr. 23 Sgr. 5 Pf.
wovon in Abzug für wiederverkaufte Grundſtücke kommen . . . . 70815 „ 1 „ 3 „
Bleibt Ausgabe auf dieſem Titel 553047 Thlr. 22 Sgr. 2 Pf.

Die Zahl der zu bewegenden Schachtruthen Erde betrug 940820, wie aus nachſtehender Ueberſicht erhellt:

Von den anſchlagsmäßig überhaupt auszuführenden Erdarbeiten

fallen in Bauſektion	auf die Länge der Bahn von Ruthen	in der Gegend		zu bewegende Erdmaſſen. Schachtruthen.
		von	bis	
I.	5828½	Köln	an d. Erft bei Sehnrath	306000
II.	4955¾	der Erft	an die Roer bei Düren	118000
III.	5193	der Roer	an die Inde	183933
IV a.	2591½	der Inde	Aachen	95342
IV b.	3872¼	Aachen	an die belgiſche Grenze	237545
Summa	22441¼			940820

So weit ſich aus den vorliegenden Notizen beurtheilen läßt, iſt der Durchſchnitts-Akkordpreis für eine Schachtruthe 20 bis 25 Sgr. geweſen;

die Akkord-Arbeiter haben in der Regel im Sommer 25 bis 30 Sgr. täglich verdient;

für Tagelohn-Arbeiter wurden gewöhnlich 12 Sgr. bezahlt.

Die eichenen Querſchwellen, durchſchnittlich 8 Fuß lang, 10—12 Zoll breit, 5—6 Zoll hoch, koſten pro Stück 1 Thlr. 7 Sgr. bis 1½ Thlr.

Die Schienen (deren Schwere zu 16⅔ Pfund auf den Fuß angenommen iſt) ſind zum Theil in der preußiſchen Rheinprovinz verfertigt und zu 51 Thlr. die 1000 Pfd. franco Bauſtelle angekauft, zum Theil in England die Ton zu 10½ Pfd. Sterl.

Die Schienenſtühle koſten frei zur Bauſtelle pro 1000 Pfund etwa 34⅓ Thaler.

In Hinſicht der 5,98 deutſche Meilen langen belgiſchen Strecke, von der Grenze bis Lüttich, wäre noch anzuführen, daß dieſe etwa 8,200000 Thlr. gekoſtet hat, wonach ſich die Durchſchnittskoſten einer Meile auf circa 1,373000 Thaler ſtellen.

d. Steigungs-Verhältniſſe.

Vom jetzigen Bahnhofe von Köln iſt auf 1088 Ruthen Länge = $\frac{1}{2989}$ Steigung;

dann folgen 1630 Ruthen mit $\frac{1}{300}$,

und von Löwenich bis zum Tunnel bei Königsdorf $\frac{1}{250}$ oder $\frac{1}{260}$, weil ſich die urſprüngliche Steigung wegen Höherlegen der Tunnelſohle vergrößert hat.

Der Tunnel ſelbſt und ein Theil ſeines weſtlichen Einſchnittes erhalten 582 Ruthen lang $\frac{1}{330}$.

Ferner:

zwiſchen Röttgen und Sehnrath 840 Ruthen mit $\frac{1}{260}$ fallend,

vor Sehnrath 250½ Ruthen horizontal,

bei Sehnrath 186 Ruthen mit $\frac{1}{300}$ anſteigend,

von hier aus immer ſteigend	1600	Ruthen	mit	$\frac{1}{300}$,	
	1800	"	"	$\frac{1}{260}$,	
	1000	"	"	$\frac{1}{1800}$,	
	555,7	"	"	$\frac{1}{2000}$	bei Düren,
	500	"	"	$\frac{1}{800}$	bei Gürzenich,
	700	"	"	$\frac{1}{3600}$	bei Hörſte und Dorn,
	1425	"	"	$\frac{1}{300}$	in der Gegend von Langerwehe,
	457	"	"	$\frac{1}{300}$	bei Bovenberg,
	2105,4	"	"	$\frac{1}{290}$	am Bovenberg bis zu der Kambacher Mühle, mit Einſchluß des Tunnels durch den Ichenberg.

Von der Kambacher Mühle bis zum Nirmer Tunnel $\frac{1}{300}$ auf 900 Rthn.,

ferner der Nirmer Tunnel und ein Stückchen Einſchnitt $\frac{1}{400}$ auf 201⅓ Ruthen Länge.

Vom Nirmer Tunnel bis zur Krautmühle 1009⅔ Ruthen horizontal,

von der Krautmühle bis zum Viadukt bei Burtſcheid $\frac{1}{1691}$ auf 358 Rthn.,

von da bis in die Station bei Aachen $\frac{1}{259}$ auf 157½ Ruthen,

und der Bahnhof bei Aachen, etwa 115 Ruthen lang, horizontal.

Aus dem Bahnhofe fällt die Bahn bis unter die Chauſſee durch, welche auf dem weſtlicheren Theil oder der Altſtadt nach Eupen führt, bis zum Fuß der geneigten Ebene mit $\frac{1}{467}$, worauf die 560 Ruthen lange geneigte Ebene mit $\frac{1}{38}$ bis zum Tunnel im Aachener Buſch anſteigt. Der Eingang zum

Tunnel in öſtlicher Richtung liegt eine kurze Strecke horizontal, dann iſt eine Steigung von $\frac{1}{330}$ auf 262 Fuß Länge.

Der Tunnel im Aachener Buſch ſteigt mit ſeiner Sohle auf 182½ Ruthen Länge $\frac{1}{500}$, dann folgt eine Strecke horizontal, hierauf eine Steigung $\frac{1}{1200}$, worauf die Bahn bis zur Grenze horizontal verbleibt, ſo daß von der geneigten Ebene an bis zur belgiſchen Grenze der Dienſt mit leichten Lokomotiven betrieben werden kann.

Von Lüttich bis zur preußiſchen Grenze ſind auf 39260 Metres = 5,3 deutſchen Meilen Länge 187 Metres = 595,8 rheiniſche Fuß Höhe zu erſteigen, welches ein gleichmäßiges Anſteigen von 1,198 gegeben haben würde; die Linie hat jedoch kein ſolches erhalten, ſondern es iſt dieſelbe ziemlich parallel dem natürlichen Gefälle des Vesdrethales gelegt, und enthält 17 verſchiedene Steigungen, von denen die am Anfang $\frac{1}{1000}$, die ſtärkſte aber $\frac{1}{110}$ hat. In der ganzen Linie findet ſich nur ein ganz kleines Horizontalſtück für den Bahnhof bei Verviers von 828 rheiniſche Fuß Länge.

Die Höhen der Bahn vom Rhein bis zur Nordſee über dem Amſterdamer Pegel ſind folgende:

bei Köln	48,77	Metres	= 155,4	rheiniſche	Fuß,
der Rhein	37,47	„	= 119,4	„	„
bei Aachen	185	„	= 589,4	„	„
auf der Stromſcheide des Rheins und der Maas .	255	„	= 812,4	„	„
bei Lüttich	68	„	= 216,6	„	„
bei Ans	177	„	= 563,9	„	„
bei Mecheln	11	„	= 35,0	„	„
bei Oſtende	5	„	= 15,9	„	„

e. Krümmungs-Verhältniſſe.

Mit Ausnahme der ſtarken Kurve von 100 Ruthen Halbmeſſer vor dem proviſoriſchen Bahnhofe zu Köln, und der noch ſtärkeren von 48 Ruthen Halbmeſſer am Bahnhofe bei Aachen, ſind die Radien der Bogen alle 300, 400 Ruthen und mehr, ſo daß in dieſer Beziehung die Verhältniſſe nicht ungünſtig erſcheinen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Da das eine hergeſtellte Geleiſe für das Bedürfniß nicht ausreicht, ſo wird jedenfalls nach den neueſten Beſchlüſſen das Planum für 2 Geleiſe 24 Fuß Breite erhalten. Ein großer Theil der Dämme hat jedoch dieſe normalmäßige Breite nicht, ſondern iſt vorläufig nur für ein Geleiſe erbaut, ſo daß die Legung des zweiten Geleiſes noch bedeutende Arbeit verurſachen wird.

Der Oberbau beſteht aus Stuhlſchienen, welche mit hölzernen Keilen in den Stühlen befeſtigt ſind. Dieſe letzteren ruhen auf eichenen Querſchwellen und ſind mit gußeiſernen Nägeln befeſtigt. Da jedoch das Eichenholz zu ſchwer anzuſchaffen war, ſo hat man auch Kiefern und andere Holzarten zu den Schwellen verwendet. Die Spurweite iſt die in den preußiſchen Staa-

ten beſtimmte von 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll Engliſch = 4 Fuß $6\frac{7}{8}$ Zoll Rheiniſch. Das Gewicht der Schienen iſt 17 Pfund pro laufenden Fuß oder 50—54 Pfund pro Yard, und das der Stühle 18—20 Pfund pro Stück. Die Schwellen liegen 3 Fuß von Mitte zu Mitte aus einander, und man hofft, daß die Schienen, in der Mitte dieſer dreifüßigen Unterſtützung mit einem Druck von ſieben Tonnen oder 140 Ztr. Gewicht belaſtet, keine bleibende Einbiegung annehmen werden.

An bedeutenden Bauwerken iſt die Bahn ſehr reich, wie aus Nachſtehendem hervorgeht.

Der Damm zwiſchen Löwenich und Königsdorf iſt 30 Fuß hoch und gehört zwar nicht zu den höchſten, ſeiner bedeutenden Länge wegen aber zu den theuerſten Dämmen der Bahn.

Der Bergrücken zwiſchen der Erft und dem Rheine mußte mit einem Tunnel durchfahren werden, welcher zu den größten bisher ausgeführten gehört. Er liegt zwiſchen Horrem und Königsdorf, und zwar 130 Fuß unter dem Gebirgskamme, iſt 430 Ruthen lang, hat fünf ausgemauerte Luftſchachte und gleiche Dimenſionen mit ſämmtlichen übrigen Tunnel der Bahn. Dieſe Abmeſſungen ſind: ganze Höhe zwiſchen dem obern und untern Gewölbe 25 Fuß; über den Schienen 22 Fuß; größte Breite 24 Fuß; an der Sohle 22 Fuß. Durchgehends im Triebſande ſtehend, hat er ſehr bedeutende Aufſchnitte, von denen der nördliche 80—90 Fuß tief iſt. Die Sohle mußte, gegen das anfängliche Projekt, 10 Fuß höher gelegt werden, um den Grundwaſſern und der Region des fließenden Sandes auszuweichen; wodurch zwar der Tunnel bedeutend billiger, der vorhin erwähnte Damm aber auch um ſo theurer geworden iſt. Er koſtet etwa 1878 Thlr. pro Ruthe = 156 Thlr. 15 Sgr. pro Fuß.

Der Druck des Erdreiches, aus reinem weißen Sande beſtehend, war bei der Ausführung des Baues bedeutender als erwartet wurde, und hat deshalb, um das weite Tunnelprofil gefahrlos ſo lange zu unterſtützen, bis die Ausmauerung erfolgen konnte, mehr Holz verwendet werden müſſen, als man vor Beginn der Arbeit vermuthete. — Bei dem erſten Projekt wurde, ſelbſt von Bergverſtändigen, die Anſicht verbreitet, daß die Durchführung eines Tunnels durch dieſes Terrain eine Unmöglichkeit ſei, und es war deshalb um ſo mehr nothwendig, ein ganz gefahrloſes, freilich aber mehr Holz erforderndes Syſtem des Tunnelbaues anzuwenden, um dieſen oft böswilligen Gerüchten keine Nahrung zu geben. Dennoch war es anfänglich ſehr ſchwer, ſelbſt für die doppelten der bisher üblichen Arbeitslöhne, Arbeiter zu bekommen, bis man erſt nach und nach mehr Vertrauen gewann.

Die Brücke über die Roer bei Düren, welche in einem nicht hohen Damme liegt, hat 5 Bogen, 1 = 45 Fuß, 2 = 40 Fuß und 2 = 36 Fuß lichter Weite. Die Pfeiler ſind 10 Fuß breit und $43\frac{1}{4}$ Fuß in der Stromrichtung lang; die ganze Brückenbreite iſt $27\frac{1}{4}$ Fuß. Die Pfeiler ſind von Quadern und die Gewölbe von Backſteinen erbaut.

Unter den vorhergehenden Brücken ſind noch die Erftbrücken bei Hor-

rem, und unter den folgenden die Wehebrücke bei Langerwehe bemerkenswerth.

Hinter der Wehebrücke, nachdem die Bahn durch einen Einſchnitt und über 2 Dämme gegangen iſt, folgt alsdann in der Nähe von Eſchweiler der ſogenannte Ichenberger Tunnel von 50 Ruthen Länge. Er wurde nachträglich von der Direktion genehmigt ſtatt eines 60 Fuß tiefen Felſeneinſchnittes und eines von den Grundeigenthümern verlangten Brückthores, und iſt dadurch merkwürdig, daß er in einer Kurve liegt, deren Biegung dergeſtalt in einem Verhältniß zur Länge ſteht, daß man von der Mitte aus noch etwas von den beiden Oeffnungen ſehen kann. Er ſteht in beinahe ſeigem geſchichteten Schieferthon und Kohlenſandſtein, der hinreichend feſt iſt und nur beim Bau an der Decke geſtützt zu werden brauchte. Er wurde zu einer Zeit begonnen, als man mit Tunnel-Arbeiten bereits gehörig vertraut war, und da er nur mit den übrigen größeren Tunnel gleichzeitig fertig zu werden brauchte, ſo konnte er langſam, nur an einem Orte, von einer Mündung aus betrieben und das gewonnene Erdreich auf einer proviſoriſchen Eiſenbahn aus dem Bau geſchafft werden. Da außerdem die wenigen Maurermaterialien für dieſen einen Ortsbetrieb leicht zu beſchaffen und vorräthig zu halten, auch mit geringen Koſten an den Ort des Verbrauchs zu ſchaffen waren, ſo iſt er der billigſte der rheiniſchen Tunnel, denn die Ruthe koſtet 870 Thlr. oder der Fuß $72\frac{1}{2}$ Thlr. Dennoch iſt der Voranſchlag überſchritten, wenn auch nicht viel. Es folgt nun der kleine Viadukt über das Thal der Inde am ſogenannten Eſchweiler Pümpchen. Derſelbe iſt 264 Fuß lang, 50 Fuß hoch und hat 3 Bogen à 39 Fuß Weite auf $8\frac{1}{2}$ Fuß ſtarken Pfeilern. Die als Widerlager dienenden, in den Damm einlaufenden Abtheilungen an den beiden Enden ſind $2 \times 61 = 122$ Fuß lang.

Hinter dem Atſcher Walde kommt alsdann der ſogenannte Nirmer-Tunnel, auf der Höhe zwiſchen dem Wurm- und Indethale, von 190 Ruthen Länge mit 3 ausgemauerten Luftſchachten. Es iſt dies derjenige, welcher zuerſt in Angriff genommen und bei welchem deshalb auch am meiſten Lehrgeld bezahlt wurde. Von ſeinen Vorbauten iſt der eine, nach Köln zu, im gothiſchen und der andere, nach Aachen hin, in einem dem römiſchen ähnlichen Style ausgeführt. Die Koſten dieſes Tunnels pro Ruthe belaufen ſich auf etwa 2401 Thlr. oder pro Fuß auf 200 Thlr.; zur Steigerung derſelben trugen namentlich folgende Umſtände bei.

Das Gebirge des Nirmer Tunnels beſteht zur Hälfte aus einem zähen Schieferthon, welcher äußerſt ſchwierig zu bearbeiten und mit thonigen Schmierklüften durchſetzt iſt, die das Ablöſen ganzer Felsmaſſen erleichtern; die zweite Hälfte aus Sand, zum großen Theil aber aus waſſerhaltigen Lehm- und Thonlagern. Nach ſeinem äußern Erſcheinen wurde der Schieferthon der erſten Tunnelhälfte für ſo feſt erachtet, daß eine Ausmauerung von zwei Ziegeln ohne Sohlenbogen hinreichend erſchien; der große Druck ſich ablöſender Felspartieen im Innern zeigte jedoch bald, daß zur völligen Sicherheit eine Mauerdicke von drei Ziegeln und ein Sohlenbogen durchweg erforderlich ſei. Die waſſerhaltigen, theils zähen, theils fließenden Thonmaſſen der zweiten

Tunnelhälfte waren in ihrer Bearbeitung äußerſt zeit- und koſtenraubend, und erforderten, des ſtarken Drucks wegen, viel ſchweres Holz, auch waren die Waſſerleitungskoſten bedeutend. Dieſer Bau mußte mit Bergleuten der dortigen Gegend begonnen werden, welche mit Arbeiten dieſer Art wenig vertraut waren; aber auch dieſe Leute waren nicht in hinreichender Anzahl zu bekommen, um den Bau raſch zu betreiben und die urſprünglich auf vier Jahr beſtimmte Bauzeit, nach den Wünſchen aller Intereſſenten, um ein Jahr abkürzen zu können. Die Direktion ließ Bergleute aus Sachſen vom Oberauer Tunnel kommen, welchen aber beinahe das Doppelte der bisher üblichen Schichtlöhne gezahlt werden mußte.

Ferner war die Gegend des Nirmer Tunnels ſchwer mit Frachtfuhrwerk zu erreichen. Die Ziegellieferanten nahmen hieraus Veranlaſſung, mit ihren Lieferungen im Rückſtande zu bleiben, ſo daß beinahe im ganzen Jahre 1839 und bis zur Eröffnung der Eiſenbahnſtrecke, welche von der Montjoier Straße bis zum Tunnel führt, Ziegelmangel eintrat, wodurch die Arbeiten verzögert, reſp. vertheuert wurden. Auch die ſchlechte Beſchaffenheit der gelieferten Ziegel machte, um die Solidität des Baues nicht zu gefährden, es nothwendig, dieſelben zu ſortiren und eine unverhältnißmäßige Menge Bruch zu verwerfen, wodurch die Ziegel theuer wurden. Endlich mußten zur Beſchleunigung des Baues, und um an vielen Stellen zum Angriff deſſelben gelangen zu können, mehrere Hülfsſchachte abgeteuft werden, welche erſpart werden konnten, wenn eine längere Bauzeit geſtattet geweſen wäre.

Kurz vor dem Bahnhofe bei Aachen, welcher in einer ſehr ſtarken Kurve von 84 Ruthen Radius liegt, führt der ſogenannte burtſcheider Viadukt über das Wurmthal. Derſelbe liegt ebenfalls in einer Kurve, welche mit der obigen gleichſam ein *S* bildet, iſt 850 Fuß lang und hat 76 Fuß größte Höhe. Sonderbarer Weiſe iſt derſelbe aus 6 ganz verſchiedenen Abtheilungen zuſammengeſetzt. Die erſte Abtheilung, unmittelbar an dem Bahnhofe, iſt 67 Fuß lang und dient zur Durchführung der burtſcheider Straße, hat einen Bogen von 21 Fuß und zwei kleinere von 9 Fuß Weite. Dann folgt eine 251 Fuß lange Abtheilung von 11 Bogen zu 19 Fuß Weite und 40 Fuß mittlerer Höhe mit 3½ Fuß ſtarken Pfeilern. Hieran ſchließt ſich ein Zwiſchenbau von 71 Fuß Länge, mit zwei Reihen nach oben und nach unten gewölbter, Fenſter ähnlicher Oeffnungen durchbrochen. Dann kommt der größte und höchſte Theil, die eigentliche Brücke, welche 376 Fuß Länge hat und aus acht großen Bogen von 38 Fuß lichter Weite und 65 Fuß Höhe, mit 8 Fuß ſtarken Pfeilern, gebildet iſt. Auf den beiden Enden machen zwei in den Damm einlaufende Abtheilungen von zuſammen 85 Fuß Länge den Schluß.

Auf der 9,59 deutſche Meilen langen Strecke von Köln bis Aachen ſind im Ganzen

1 Viadukt,
3 Tunnel,
108 kleinere und größere, zum Theil viaduktähnliche Brücken und
mehrere ſehr bedeutende Dämme

erforderlich geweſen, um günſtige Steigungen zu erlangen.

Gleich hinter dem aachener Bahnhofe beginnt die geneigte Seilebene, deren Länge 560 Ruthen und deren Steigung 1:38 beträgt. Sie liegt theils in einem 87 Fuß tiefen Einſchnitt, theils auf einem 73 Fuß tiefen Damme. Die ſtehende Dampfmaſchine zu dieſer Seilebene auf der ſogenannten Ronhaide beſitzt 200 Pferdekraft, nämlich zwei Cylinder von je 100 Pferdekraft. Sie iſt aus der Fabrik von Jakobi, Haniel und Huyſſen zu Sterkrade. Das dazu gehörige Drahtſeil ohne Ende beſteht aus 6 zuſammengedrehten Bündeln, wovon jedes wieder aus 6 eingeflochtenen Eiſendrahten gebildet iſt, welche nicht zuſammengelöthet, ſondern nach Art der Faſchinen-Fabrikation mit eingeſtochenen Enden gedreht worden ſind. Es iſt von Gebrüder Heimann aus Bonn in zwei Enden, jedes von 8000 Fuß, geliefert worden, von denen jedes 130—140 Zentner, das ganze Seil alſo 260—280 Zentner wiegt. Die Fabrik hat, wie wir bei der Düſſeldorf-Elberfelder Eiſenbahn geſehen haben, ein ähnliches für dieſe Bahn, und in Verbindung mit Kupper in London auch die Seile für die London-Blackwell Bahn geliefert. Zur Signaliſirung der auf- und abgehenden Züge dient ein Wheatſtone'ſcher elektromagnetiſcher Telegraph von H. Moltrecht in Hamburg.

Gleich auf der Höhe der geneigten Ebene liegen 2 Tunnel im Aachener Walde. Der erſte iſt 185 Ruthen lang und durchſchneidet das Gebirge in einer Tiefe von 250 Fuß. Er hat drei ausgemauerte Luftſchachte und liegt faſt ganz im Triebſande. Obgleich ſeine Auswölbung große Schwierigkeit verurſachte, ſo wurde er doch zu einer Zeit vollendet, als man bei den übrigen Tunnel bereits theure Erfahrungen gemacht hatte, und hat deshalb im Verhältniß zu ſeiner Länge weniger gekoſtet als die früher gebauten. — Der zweite hat eine Länge von 42 Ruthen und mußte, der Biegung wegen, durch einen Bergvorſprung geführt werden. Da beide Tunnel bis 1843 im Ganzen 355081 Thlr. gekoſtet haben, ſo ſtellen ſich die Koſten pro Ruthe auf 1564 Thlr. und pro laufenden Fuß auf 131 Thlr.

Der Viadukt über das Geulbachthal gehört zu den großartigſten, welche bis jetzt, ſowohl in Deutſchland als in England, ausgeführt ſind. Das von dem Direktorium der Rheiniſchen Bahn zur Ausführung beſtimmte und der Belgiſchen Regierung als ſolches bezeichnete Projekt beſtand aus drei Abtheilungen à 6 Bogen, zuſammen 18 Bogen à 48 Fuß lichter Weite und 94 Fuß Höhe vom Sockel bis zum Gewölbeſcheitel, war im Ganzen 1130 Fuß lang und hatte 108 Fuß größte Höhe.

Später wurden von mehreren Technikern noch verſchiedene andere Entwürfe gemacht, darunter auch einer, welcher nach den beſten Ausführungen Englands vom Herrn ꝛc. Pickel entworfen war und ſich durch Schlankheit und ſolide Konſtruktion auszeichnete. Man fand jedoch für gut, den Hrn. Ober-Bau-Direktor Moller in Darmſtadt zur Bearbeitung eines Projekts zu veranlaſſen, und derſelbe lieferte drei Projekte, von denen das zur Ausführung gewählte jedoch nicht den allgemeinen Beifall hat.

Der hiernach ausgeführte Viadukt, welcher, gleich den übrigen Brücken, aus Backſteinen erbaut iſt, hat 120 Fuß größte Höhe und nur 658 Fuß Länge, und deshalb an ſeinen Enden 68 Fuß hohe Dammſchüttungen. Er

beſteht aus zwei Bogenſtellungen über einander, von denen jede 17 Bogen zählt. Die untern Bogen haben 30 Fuß lichte Weite, ſind vom Sockel bis zum Gewölbeſcheitel 46 Fuß hoch und zwiſchen den Stirnflächen 27½ Fuß breit. Die obern Bogen haben 30½ Fuß Weite, 48 Fuß Höhe und ebenfalls 27½ Fuß Breite in den Stirnflächen. Das Ganze beſteht gleichſam aus drei Abtheilungen, wovon die mittlere und Hauptabtheilung, der eigentliche Viadukt, neun Doppelbogen von ziemlich gleicher Höhe hat, indem die Sockelhöhe der acht Mittelpfeiler von 2—5 Fuß wechſelt. Die beiden Flügel, von denen jeder vier Doppelbogen und drei Mittelpfeiler hat, ſtecken theilweiſe in der Dammausſtellung. Jeder der vierzehn Mittelpfeiler iſt unten 7 Fuß breit und 33½ Fuß lang, oben 6½ Fuß breit und 29½ Fuß lang. Die beiden Pfeiler, welche die mittlere Abtheilung ſchließen, haben 15 Fuß untere und 14½ Fuß obere Breite; die Endpfeiler ſind 10 Fuß breit.

Der Voranſchlag für das Ganze war 130000 Thlr.; nach der Vollendung betrugen aber die Koſten 2,500000 Thlr.

Im Ganzen waren auf dieſer 2 Meilen langen Strecke von Aachen bis zur belgiſchen Grenze 34 Brücken und Kanäle, inkl. des Geul-Viadukts und der Grenzbrücke, welche auf gemeinſchaftliche Koſten mit dem Belgiſchen Gouvernement gebaut wurde, auszuführen.

Von den Bahnhöfen ſind die zu Köln und Aachen hervorzuheben.

Auf der belgiſchen Strecke von der Grenze bis Lüttich machte das vielfach gekrümmte Vesdrethal mit ſeinen oft ſteilen Bergwänden zur Erlangung möglichſt gerader Linien 18 Tunnel und 25 Viadukte erforderlich. Dieſe 18 Tunnel haben nach einer kürzlich in Belgien erſchienenen Beſchreibung eine Geſammtlänge von 3300 Metres = 10513,79 rheiniſche Fuß.

Der	1.	bei	Hooſter	iſt	280	Metres	=	892,08	rheiniſche Fuß,
"	2.	"	Chaudfontaine	"	100	"	=	318,60	" "
"	3.	"	Trooz	"	20	"	=	63,72	" "
"	4.	"	Fraipont	"	292	"	=	930,31	" "
"	5.	"	Pont-en-Vaux	"	192	"	=	611,71	" "
"	6.	"	Halinfart	"	637	"	=	2029,48	" "
"	7.	"	Becoen	"	180	"	=	573,48	" "
"	8.	"	Lauhaut	"	100	"	=	318,60	" "
"	9.	"	Pepinſter	"	212	"	=	675,43	" "
"	10.	"	Enſinal	"	385	"	=	1226,61	" "
"	11.	"	Chic-Chac	"	100	"	=	318,60	" "
"	12.	"	Bioley	"	152	"	=	484,27	" "
"	13.	"	Baſſe-Grotte	"	70	"	=	223,02	" "
"	14.	"	Chantoire	"	155	"	=	493,83	" "
"	15.	"	Naſpraue	"	185	"	=	589,41	" "
"	16.	"	Toulerie	"	135	"	=	430,11	" "
"	17.	"	Dolhain	"	50	"	=	159,30	" "
"	18.	"	Ruyff	"	55	"	=	175,23	" "
			Zuſammen	.	3300	Metres	=	10513,79	rheiniſche Fuß.

Die Brücken über die Vesdre haben in der Regel drei Bogen von zu-

ſammen 28—30 Metres Oeffnung. — Die Brücke über die Ourthe hat drei Bogen von 16 Metres = 51 rheiniſche Fuß Oeffnung und iſt 66 Metres = 210 rheiniſche Fuß lang.

Da die Maasbrücke nicht blos für die Eiſenbahn beſtimmt iſt, ſo hat dieſelbe eine Breite von 47 rheiniſche Fuß erhalten und deshalb neben einem doppelten Geleiſe noch Raum zu einem Fahrweg für Fuhrwerke aller Art. Sie beſteht aus fünf Bogen von 20 Metres = 63,7 rheiniſche Fuß Oeffnung und iſt im Ganzen 150 Metres = 477,9 rheiniſche Fuß lang.

Die Bahn hatte bis Verviers ſchon im Jahre 1843 doppeltes Geleiſe; jedenfalls wird man das zweite Geleiſe bis zur preußiſchen Grenze noch im Sommer 1844 zur Vollendung bringen.

Aus dem 350 Fuß tiefer gelegenen Thale der Maas wird die Höhe bei Ans hinter Lüttich durch zwei Rampen erſtiegen, welche zu einer Doppelrampe vereinigt ſind. Die obere dieſer Rampen iſt 1900 Metres = 6053 rheiniſche Fuß lang und hat 1:33 Steigung; die untere iſt 1950 Metres = 6213 rheiniſche Fuß lang mit 1:36 Steigung. Auf dem 400 Metres = 1274 rheiniſche Fuß langen horizontalen Mittelſtück, wo beide Rampen ſich vereinigen, befinden ſich vier Maſchinen à 100 Pferdekraft in einem Gebäude. Zwei dieſer Maſchinen dienen der obern Rampe, und die andern beiden der untern, und zwar je eine als Reſerve-Maſchine.

g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen.

In Folge des von der Direktion im Jahre 1842 feſtgeſtellten Organiſationsplans zerfällt der ausführende Dienſt für den Betrieb auf der Rheiniſchen Eiſenbahn in folgende 3 Abtheilungen:

1) für die Inſtandſetzung und Unterhaltung der Bahn und der Gebäulichkeiten, ſowie für Handhabung der Bahnpolizei;
2) für die Anſchaffung und Unterhaltung der Hülfsmittel zur Benutzung der Bahn;
3) für die Benutzung der Bahn ſelbſt, welche den eigentlichen Betrieb auf derſelben in ſich ſchließt, der wiederum eingetheilt iſt in jenen für den Perſonen- und den für den Gütertransport.

Jede dieſer Abtheilungen hat ihren beſonderen Dienſtvorſteher, und zwar:
der erſte in der Perſon eines Bahn-Ingenieurs,
der zweite in der Perſon des Maſchinenmeiſters, und
die dritte in der Perſon des Kontroleurs.

Zufolge der einſtweilen feſtgeſtellten Perſonal-Etats fungirten auf der Strecke zwiſchen Köln und Aachen in der erſten Dienſtabtheilung drei Sektions-Kondukteurs nebſt 3 Schreibgehülfen, 11 Bahnmeiſtern und 50 Hauptwärtern in eben ſo vielen Wärterſtrecken, welche nach Lage der Lokalverhältniſſe in längerer oder kürzerer Ausdehnung abgegrenzt worden. Dieſen Hauptwärtern ſind 52 Hülfswärter und 66 Arbeiter in ſtändigem Lohn beigegeben, ſowohl zur Unterhaltung ihrer Strecken, als zur Wahrnehmung der Polizei auf derſelben.

Eine jede der drei Sektionen iſt in mehrere Bahnmeiſtereien und eine

jede der letzteren wiederum in 5—6 Bahnwärterſtrecken eingetheilt, für deren zweckentſprechende Unterhaltung und Beaufſichtigung das zugetheilte Perſonal verantwortlich iſt.

Das im Verhältniß zur Ausdehnung der Strecke zahlreiche Wärterperſonal iſt durch die Menge der die Eiſenbahn im Niveau durchſchneidenden Wege ſowohl, als durch die bedeutend hohen Dämme und tiefen Einſchnitte, die einer ſorgfältigen Unterhaltung bedürfen, bedingt. Es wird ſolches jedoch in der Zukunft angemeſſen vermindert werden können.

Für jeden Hauptbahnwärter iſt ein kleines Dienſtgebäude an der Eiſenbahn innerhalb ſeiner Strecke zugetheilt worden, wodurch der Zweck erreicht wird, daß dieſe Leute ſich von ihrer Bahnſtrecke gar nicht entfernen, auch während der Nacht darüber Aufſicht führen und eine täglich wiederkehrende Zeitdauer von mehreren Stunden für das Hin- und Hergehen von und nach ihren Wohnungen den Eiſenbahn-Unterhaltungs-Arbeiten zuwenden können.

In der zweiten Dienſtabtheilung, welcher der Maſchinenmeiſter vorſteht, gehören außer den Buchhalterei- und Schreibgehülfen, welche ihm zugetheilt ſind, 4 Werkmeiſter der Werkſtätten zu Aachen, 1 zu Köln und 1 zu Düren, 8 Lokomotiveführer und Lehrlinge, 8 Heizer und eben ſo viel Bremſer.

Die Anzahl der drei letzteren Kategorieen wird jedoch nach Maaßgabe der Erweiterung des Betriebes und der Vermehrung der Lokomotive auf 10 bis 12 zu erhöhen ſein.

Noch gehören zu dieſer Dienſtabtheilung die ſämmtlichen Arbeiter in den Reparatur-Werkſtätten, welche jedoch nur auf 14tägigen Lohn, wie in Fabriken, ſtehen und nach Bedürfniß vermehrt oder vermindert werden. — Endlich iſt dieſer Abtheilung auch der Vorſteher der Coaks-Fabrikations-Anſtalt nebſt ſeinen Werkleuten überwieſen.

Was nun die dritte Dienſtabtheilung betrifft, ſo zerfällt ſolche in

das Empfangs- oder Abfertigungsperſonal auf den Bahnhöfen und Zwiſchenſtationen,

das Wagen-Begleitungsperſonal und

das Bahnhofsperſonal.

Hierbei waren:

9 Perſonengeld-Empfänger,

3 beſondere Gepäck- und Güterabfertigungs-Beamten nebſt 2 Gehülfen auf den Bahnhöfen,

3 Waagegehülfen,

2 Zugführer,

2 Packmeiſter,

14 Schaffner,

3 Bahnhofs-Inſpektoren,

2 Schreibgehülfen derſelben auf beiden Hauptbahnhöfen, welche zugleich den Perſonengeld-Einnehmern beim Empfang aſſiſtiren,

5 Lade-Werkmeiſter,

24 Portiers, Schienenſteller und Zwiſchenſtationswärter und

30 Bahnhofsarbeiter bis 1843 angeſtellt.

Dem Kontroleur ſind:
1 Kontrolgehülfe und
1 Rechnungsbeamter, beide zur Verifikation des Rechnungsweſens, und
1 vereideter Stempler
beigegeben.

Erſter Beamter der Geſellſchaft iſt der Spezial-Direktor, welcher zugleich den geſammten Betrieb leitet; in Abweſenheit oder Behinderung deſſelben ſein Subſtitut.

Der Dienſt zwiſchen der Betriebsſtation Ronhaide und Verviers wird, zufolge einer mit der Belgiſchen Eiſenbahnverwaltung unterm 6. März 1843 geſchloſſenen Konvention, gemeinſchaftlich durch das belgiſche und rheiniſche Betriebsperſonal und die beiderſeitigen Betriebsmittel in der Art ausgeführt, daß Belgiſcher Seits die Förderungskräfte der Züge geleiſtet, Rheiniſcher Seits aber die Perſonenwagen und das dazu gehörige Begleitungsperſonal hergegeben wird. Dieſe Einrichtung gewährt für die beiderſeitigen Dienſt-Intereſſen durch Erſparung an Perſonal und Lokomotive-Verwendung ſowohl, als für den Verkehr auf der Eiſenbahn im Allgemeinen weſentliche Vortheile, die ſich gewiß in der Folgezeit erſt recht entwickeln werden.

Der innere Transport wurde bewirkt bis zum 9. April 1843 nach dem früheren Reglement vom 27. Juli 1842, vom 10. April bis 1. November 1843 nach dem umgearbeiteten Reglement und den Tarifen vom 2. April 1843, und ſeit dem 2. November nach dem jetzt noch gültigen Reglement und den Tarifbeſtimmungen vom 11. Oktober 1843.

Das Tarifſyſtem des Gütertransports hat übrigens Veranlaſſung zu Beſchwerden des Handelsſtandes im Inlande ſowie im benachbarten Auslande gegeben, namentlich über die Beſchränkungen und Läſtigkeiten, welche wegen Sammlung und Aufenthaltes der Güter zur Abſendung von nur vollen Ladungen empfunden worden, ſowie über die daraus entſtehenden Mehrkoſten. Es haben dieſe Reklamationen zu einer Reviſion des Tarifs und Reglements für den belgiſch-rheiniſchen Gütertransport geführt, womit die Direktion gegenwärtig (Juli 1844) beſchäftigt iſt, um denſelben im Einverſtändniß mit der Belgiſchen Verwaltung ſehr bald auf eine andere als die bisherige Grundlage der Erhebung zu dem Zwecke eines freieren und ungebundeneren Güterverkehrs auf der Rheiniſch-Belgiſchen Bahn zu bringen.

Von eigenthümlicher Wichtigkeit und von hervorragendem Einfluß auf die Betriebsverhältniſſe der Rheiniſchen Eiſenbahn, insbeſondere in Rückſicht auf den Gütertransport, iſt der Umſtand geweſen, daß auf dieſer Bahn mittelſt Ueberſchreitung der Landes- und zugleich der Zollvereinsgrenze zu allererſt die Aufgabe zu löſen war, die Güter ohne Umladung und zweckvereitelnden Aufenthalt durch zwei Zolllinien zu führen, zugleich aber auch die Perſonen mit ihrem Gepäck, ſowie die Korreſpondenz und Güter, welche der Königl. Poſt anvertraut werden, in ſolcher Weiſe zu befördern, daß durch die, wegen grenz-, zoll-, poſt- und paßdienſtlicher Beziehungen Statt findenden Einwirkungen die Natur des Eiſenbahn-Transports in ſeinen hauptſächlichſten Grundlagen der Schnelligkeit und Wohlfeilheit nicht beeinträchtigt werde.

Von jenen Einwirkungen beherrſcht, galt es deſſenungeachtet, das Mittel zu dieſem Zwecke zu finden; es konnte aber mit einem Male im Drange einer ſich ungemein häufenden Güterzufuhr auf einer kaum fertig hergeſtellten einſpurigen Bahn nicht geſchehen, und zwar mitten im Winter, während der kürzeſten Tage, mit einem noch ungeübten Perſonal, im Kampfe mit manchen Vorurtheilen, und indem man mit der größten Fürſorge jede Gefahr abzuwenden hatte und auch genöthigt war, für alle nothwendig werdenden oder äußerlich gebotenen Maaßregeln und Handlungen das Einverſtändniß der Belgiſchen Eiſenbahn-Verwaltung zu erhalten.

Die Aufgabe war ſchwierig, reich an vielen ganz neuen, oft herben Erfahrungen; man hat ſie aber nunmehr glücklich gelöſt. Es iſt nämlich mit dem neuen am 1. Mai 1844 in Anwendung gekommenen Fahrplan für den Perſonen-, ſowie für den Gütertransport die größtmöglichſte Ausdehnung, vollſtändig, geregelt und ſich in der Ausführung bereits bewährend, hervorgetreten, die demſelben auf der leider bis jetzt nur einſpurigen Bahn in Verbindung mit ganz Belgien zu Theil werden kann.

In der That muß es bei Jedem, der ein Intereſſe daran nimmt, Genugthuung erwecken, wenn die an 50 Meilen betragenden Bahnſtrecken von Oſtende oder Lille und Valenciennes bis Köln, und umgekehrt vom Rhein bis zum äußerſten Einſchiffungshafen Belgiens und bis über die franzöſiſche Grenze, in einem Tage ganz bequem von Reiſenden befahren werden können, wenn ferner die überſeeiſchen Güter, welche am erſten Tage aus den, in den Antwerpener Baſſins liegenden Schiffen in die Eiſenbahn-Waggons unmittelbar überladen werden, mit Erfüllung aller Aus- und Eingangs-Formalitäten von zwei Zolllinien, am zweiten Tage bis Verviers oder Aachen, am dritten in Köln anlangen, hier ſofort deklarirt und am vierten Tage nach der Ausſchiffung zu Antwerpen ſteuerlich abgefertigt und an die Empfänger abgeliefert oder wieder in Rheinſchiffe überladen werden können.

Dieſe Reſultate waren mit Berückſichtigung der oben angeführten Schwierigkeiten und hindernden Verhältniſſe in ſo kurzer Zeit kaum zu erwarten; es verdient daher die vollſte Anerkennung gegen die Behörden, welche dazu berufen waren, bei dem Perſonen- und Güterverkehr auf der Rheiniſch-Belgiſchen Bahn die einſchläglichen Staats-Intereſſen wahrzunehmen, daß in der Praxis jene Reſultate erreicht wurden.

Nicht ganz ſo befriedigend ſtellen ſich zur Zeit noch die Verhältniſſe bei der Eingangsabfertigung der Güter in Belgien zu Verviers heraus, wo zum Theil ein noch unverhältnißmäßig langer Aufenthalt und fremdartige Speſen die dieſſeitigen Waarenſendungen erſchweren. Aber auch dafür iſt Abhülfe durch verheißene Freilager in den größeren Handelsplätzen, bis wohin die Güter ohne ſchließliche Zollabfertigung würden befördert werden können, und andere erleichternde Einrichtungen zu erwarten.

Das **Regulativ** über die Behandlung des Waaren- und Sachtransports auf der Rheiniſchen Eiſenbahn, in Beziehung auf das Zollweſen, iſt vom 10. September 1843 und lautet wie folgt:

Da die Rheiniſche Eiſenbahn ſich an die in Belgien von der preußiſchen Grenze auf Lüttich und weiter führende Eiſenbahn unmittelbar anſchließt, mithin auf derſelben die Beförderung von Waaren und Sachen mit Ueberſchreitung der Zollgrenze und innerhalb des Grenzbezirks Statt findet, die Eigenthümlichkeit des Transports auf Eiſenbahnen jedoch die unbedingte Anwendung der bei dem gewöhnlichen Verkehr für die Zollabfertigung und Kontrole beſtehenden Vorſchriften nicht geſtattet, ſo werden über die Behandlung des Waaren- und Sachtransports auf der Rheiniſchen Eiſenbahn in Beziehung auf das Zollweſen die nachſtehenden Anordnungen erlaſſen.

I. Allgemeine Beſtimmungen.

1. Transportmittel:

a. wie ſolche beſchaffen ſein müſſen.

§. 1.

Die zum Transport von Waaren und Paſſagiereffekten auf der Eiſenbahn beſtimmten Wagen müſſen ſo eingerichtet ſein, daß dieſelben von der Zollbehörde durch anzulegende Schlöſſer leicht und ſicher unter Verſchluß genommen werden können.

Weder in dieſen Wagen, noch in den Lokomotiven und den dazu gehörigen Tendern dürfen ſich geheime oder ſchwer zu entdeckende, zur Aufnahme von Waaren und Effekten geeignete Räume befinden. In den Perſonenwagen dürfen beſondere Räume der letztern Art überhaupt nicht vorhanden ſein.

Die Güterwagen ſind mit einer fortlaufenden Nummer, welche an einer in die Augen fallenden Stelle anzubringen iſt, zu bezeichnen. Befinden ſich in einem Güterwagen mehrere von einander geſchiedene Abtheilungen (vergl. §. 11), ſo wird jede der letztern durch einen Buchſtaben bezeichnet.

b. deren Kontrolirung.

§. 2.

Die zum Gütertransport dienenden Wagen müſſen, bevor ſie in Gebrauch genommen werden dürfen, dem Hauptzollamt in Aachen, unter Angabe der Nummer und des Buchſtaben, mit welchen ſie bezeichnet ſind, ſchriftlich angemeldet und Behufs der Prüfung ihrer Verſchlußeinrichtung und Bezeichnung auf dem Bahnhofe zur Beſichtigung geſtellt werden.

Gleiche Anmeldung muß Statt finden, wenn Güterwagen dauernd außer Gebrauch kommen.

Von den in doppelter Ausfertigung einzureichenden Anzeigen wird das eine Exemplar von dem Hauptzollamte, mit der Beſcheinigung, daß die Anmeldung geſchehen und gegen die Verſchlußeinrichtung nichts zu erinnern ſei, verſehen, zurückgegeben.

Die Zollbehörde kann auch in jeder andern Zeit verlangen, daß ihr ſowohl die Güter- wie die Perſonenwagen, ingleichen die Lokomotive und Tender, in ſofern ſie nicht gerade in Gebrauch ſind, zur Beſichtigung geſtellt werden.

2. Stationsplätze und Halteſtellen.

§. 3.

Von den Punkten, auf welchen ſich Stationsplätze und Halteſtellen befinden, ſowie von jeder beabſichtigten Vermehrung, Verminderung oder Verlegung derſelben,

iſt die Eiſenbahn-Geſellſchaft verpflichtet, dem Provinzial-Steuer-Direktor und dem Hauptzollamt in Aachen ſchriftliche Anzeige zu machen.

Mit Ausnahme der Fälle äußerſter Nothwendigkeit, dürfen die Wagenzüge auf der ganzen Bahnſtrecke zwiſchen der Landesgrenze und Köln nur an den angezeigten Stationsplätzen und Halteſtellen anhalten; auch darf nur an dieſen Plätzen und Stellen Etwas ab- oder zugeladen werden.

Auf den Stationsplätzen in Herbesthal, Aachen und Köln hat die Eiſenbahn-Geſellſchaft diejenigen Einrichtungen zu treffen, welche erforderlich ſind, um während der Dauer der zollamtlichen Abfertigung den Zutritt des Publikums zu den Räumen, in welchen dieſe Statt findet, zu verhindern; auch iſt ſie verpflichtet, auf den obengenannten Plätzen für geeignete Räume, ſowohl zur Reviſion der Paſſagiereffekten, als zur einſtweiligen Niederlegung der nicht ſofort zur Abfertigung gelangenden Waaren, zu ſorgen. Die zu dem letztern Zwecke beſtimmten Räume müſſen verſchließbar ſein und werden von der Zollverwaltung und der Eiſenbahn-Geſellſchaft gemeinſchaftlich unter Verſchluß gehalten.

3. Transport.

§. 4.

Diejenigen Wagenzüge, mit welchen Waaren oder auch (beim Eingange vom Auslande) die noch nicht abgefertigten Effekten der Reiſenden transportirt werden, dürfen ſich auf der Eiſenbahn nur innerhalb der Tageszeit bewegen; ſie dürfen daher erſt nach Anbruch des Tages reſp. über die Grenze eingehen und von Köln abfahren und ſie müſſen vor Eintritt der Dunkelheit, eingehend in Köln und ausgehend in Herbesthal, eintreffen.

Wagenzüge der obengedachten Art dürfen zwiſchen der Landesgrenze und Köln nur allein auf dem Bahnhofe in Aachen über Nacht verbleiben und müſſen, in ſofern dies geſchehen ſoll, vor Eintritt der Dunkelheit den genannten Bahnhof erreichen.

Auf Wagenzüge, mit denen lediglich Perſonen befördert werden, welche entweder keine Effekten bei ſich führen oder deren Effekten bereits zollamtlich abgefertigt ſind, finden dieſe Beſtimmungen keine Anwendung.

Die Eiſenbahn-Geſellſchaft iſt verpflichtet, von dem unter Berückſichtigung der vorſtehenden Maaßgaben feſtzuſtellenden Fahrplane, ingleichen von jeder Abänderung deſſelben, bevor ſolche zur Ausführung kommt, ſowohl dem Provinzial-Steuer-Direktor wie den Hauptämtern in Aachen und Köln, ſchriftliche Mittheilung zu machen.

4. Abfertigungsſtellen.

§. 5.

Die Abfertigung der auf der Eiſenbahn ein- und ausgehenden Güter und Effekten geſchieht, je nach der Beſchaffenheit und dem Beſtimmungsorte derſelben, beziehungsweiſe bei

1) dem Nebenzollamte 1. Klaſſe in Herbesthal,
2) „ Hauptzollamte in Aachen oder
3) „ Hauptſteueramte für ausländiſche Gegenſtände in Köln,

nach den in den §§. 10—28 dieſes Regulativs enthaltenen näheren Vorſchriften.

5. Abfertigungsſtunden.

§. 6.

Die in der Zollordnung (§§. 111 und 112) feſtgeſetzten Geſchäftsſtunden wer-

den für die im §. 5 genannten Aemter dahin erweitert, daß die Abfertigung der Paſſagier-Effekten, ſowie der ankommenden und mit dem nämlichen Bahnzuge weiter gehenden Güter, gleich nach dem Eintreffen der Wagenzüge zu jeder Zeit, auch an Sonn- und Feſttagen, bewirkt werden muß.

6. Amtlicher Verſchluß.

§. 7.

Die Koſten der Einrichtung zu der, ſtatt des Bleiverſchluſſes, in Anwendung zu bringenden Verſchließung der Wagen und einzelnen Wagenräume mittelſt beſonderer Schlöſſer, zu welchen die Schlüſſel nach erfolgter Anlegung in den Händen der Zollbeamten bleiben, hat die Eiſenbahn-Geſellſchaft zu tragen.

7. Amtliche Begleitung.

§. 8.

Findet die Begleitung der Wagenzüge durch Zollbeamte Statt, ſo muß den Begleitern ein Platz auf einem der Wagen nach ihrer Wahl, und den von der Begleitung zurückkehrenden Beamten ein Sitzplatz in einem Perſonenwagen der mittleren Klaſſe unentgeltlich eingeräumt werden.

8. Beſondere Befugniſſe der obern Zollbeamten.

§. 9.

Diejenigen Oberbeamten der Zollverwaltung, welche mit der Kontrole des Verkehrs auf der Eiſenbahn und den die Abfertigung deſſelben bewirkenden Zollſtellen ſpeziell beauftragt werden und ſich darüber gegen die Angeſtellten der Eiſenbahn-Geſellſchaft durch eine von dem Provinzial-Steuer-Direktor ausgeſtellte Legitimationskarte ausweiſen, ſind befugt, zum Zwecke dienſtlicher Reviſionen oder Nachforſchungen, die Wagenzüge an den Stationsplätzen und Halteſtellen ſo lange zurückzuhalten, als die von ihnen für nöthig erachtete und möglichſt zu beſchleunigende Amtsverrichtung ſolches erfordert.

Die bei den Wagenzügen oder auf den Stationsplätzen oder Halteſtellen anweſenden Angeſtellten der Eiſenbahn-Geſellſchaft ſind in ſolchen Fällen verpflichtet, auf die von Seiten der Zollbeamten an ſie ergehende Aufforderung bereitwillig Auskunft zu ertheilen und Hülfe zu leiſten.

Nicht minder ſind die auf die bezeichnete Art legitimirten Zollbeamten befugt, innerhalb der Tageszeit alle auf den Stationsplätzen und Halteſtellen vorhandenen Gebäude und Lokalien, ſo weit ſolche zu Zwecken des Eiſenbahndienſtes und nicht blos zu Wohnungen benutzt werden, ohne die Beobachtung weiterer Förmlichkeiten zu betreten und darin die von ihnen für nöthig erachteten Nachforſchungen vorzunehmen.

Jeder Inhaber einer Legitimationskarte der erwähnten Art muß innerhalb derjenigen Strecke der Eiſenbahn, welche auf der Karte bezeichnet ſein wird, in beiderlei Richtungen in einem Perſonenwagen 2. Klaſſe unentgeltlich befördert werden.

II. Beſondere Vorſchriften über die Abfertigung.

A. Eingang vom Auslande.

1. Verladung der Güter.

§. 10.

Sämmtliche Frachtgüter und Paſſagier-Effekten, welche auf der Eiſenbahn eingehen ſollen, müſſen ſchon im Auslande in Güterwagen (§. 1) verladen werden, ſo daß ſich bei Ueberſchreitung der Landesgrenze in den Perſonenwagen nur ſolche Kleinigkeiten, welche Reiſende in der Hand oder ſonſt unverpackt bei ſich führen, und auf den Lokomotiven und in den dazu gehörigen Tendern nur Gegenſtände befinden dürfen, welche die Angeſtellten oder Arbeiter der Eiſenbahn-Geſellſchaft auf der Fahrt ſelbſt zu eigenem Gebrauche oder zu dienſtlichen Zwecken nöthig haben.

Eine Ausnahme hiervon findet nur hinſichtlich der auf der Eiſenbahn transportirten Reiſewagen der mit dem nämlichen Zuge reiſenden Paſſagiere dahin Statt, daß dieſelben mit dem darauf befindlichen Gepäck eingehen dürfen.

Güter und Effekten, welche ſich außerdem in andern als den Güterwagen vorfinden, werden als Gegenſtand einer beabſichtigten Zolldefraude angeſehen.

§. 11.

Bei der Verladung der Güter und Effekten in die Güterwagen müſſen dieſelben ferner theils nach den Orten, wo deren zollamtliche Abfertigung, den nachfolgenden Beſtimmungen gemäß, von dem Einbringer begehrt wird (Herbesthal, Aachen oder Köln, zu vergl. §. 5), theils nach ihrer Eigenſchaft als Frachtſtücke oder als Paſſagiergut geſondert werden.

Demnach ſind ſchon im Auslande in verſchiedene Wagen zu verladen:

1) für Herbesthal:
   - a. diejenigen Frachtgüter, welche daſelbſt nach den Vorſchriften der Zollordnung abgefertigt werden ſollen;
   - b. die Effekten der in Herbesthal ſelbſt die Eiſenbahn verlaſſenden Paſſagiere, und
   - c. die Effekten der Reiſenden, welche zwiſchen Herbesthal und Aachen abgehen;

2) für Aachen:
   - a. die Frachtgüter, welche daſelbſt zur weitern Abfertigung gelangen ſollen;
   - b. die Effekten der Paſſagiere, welche in Aachen die Bahn verlaſſen und
   - c. die Effekten der zwiſchen Aachen und Köln abgehenden Reiſenden; endlich

3) für Köln:
   - a. die Frachtgüter, welche zur dortigen Abfertigung beſtimmt ſind, und
   - b. die Effekten der bis Köln reiſenden Paſſagiere.

Sind die für einen der genannten drei Orte beſtimmten Frachtgüter und Paſſagier-Effekten nur in ſolcher Menge vorhanden, daß für beide zuſammen ein Wagen ausreicht, ſo kann die Aufnahme derſelben in dem nämlichen Wagen Statt finden; es muß jedoch in dieſem Falle ein Wagen gewährt werden, in welchem ſich mehrere von einander geſchiedene Abtheilungen befinden, damit die Frachtgüter von den Paſſagier-Effekten und die letztern, je nachdem ſie zu den vorſtehend unter 1) und 2) mit b. oder zu den mit c. bezeichneten gehören, geſondert verladen werden können.

2. Ordnung der Wagen.

§. 12.

Die einen Zug bildenden Wagen müſſen ſo geordnet werden, daß

1) ſämmtliche vom Auslande eingegangenen Güterwagen ohne Unterbrechung durch andere Wagen hinter einander folgen und

2) die in Herbesthal und Aachen zurückbleibenden Güterwagen an dieſen Orten mit Leichtigkeit von dem Zuge getrennt werden können.

3. Abfertigung in Herbesthal.

a. Abſchließung des dazu beſtimmten Raumes.

§. 13.

Sobald ein Wagenzug auf dem Bahnhofe angekommen iſt, wird der Theil des letzteren, in welchem der Zug anhält, für den Zutritt aller andern Perſonen, als der des Dienſtes wegen anweſenden Zollbeamten und der Angeſtellten der Eiſenbahn-Geſellſchaft, abgeſchloſſen (vergl. §. 3) und der für die mitgekommenen Paſſagiere beſtimmte und als ſolcher bezeichnete Ausgang aus dieſem Raume unter die Aufſicht der Zollbehörde geſtellt. Die Zulaſſung anderer Perſonen, auch der mit dem Wagenzuge weiterreiſenden Paſſagiere, zu dem abgeſchloſſenen Raume darf erſt nach Beendigung der in den folgenden §§. 14 bis 17 erwähnten zollamtlichen Verrichtungen Statt finden.

b. Anmeldung der Ladung.

§. 14.

Unmittelbar nachdem der Zug im Bahnhofe zum Stillſtande gekommen iſt, hat der Zugführer oder der den Zug begleitende Packmeiſter dem Nebenzollamte:

1) ein vollſtändiges, in deutſcher Sprache verfaßtes, mit Datum und Unterſchrift verſehenes Ladungsverzeichniß, in welchem die Frachtgüter nach Inhalt der Frachtbriefe, die Paſſagier-Effekten aber ſummariſch, der Kollizahl nach, aufzuführen ſind,

ferner:

2) einen Auszug aus dieſem Ladungsverzeichniſſe rückſichtlich derjenigen Frachtgüter und Paſſagier-Effekten, für welche die Abfertigung in Aachen, und

3) einen zweiten Auszug rückſichtlich derjenigen Güter und Effekten, für welche die Abfertigung in Köln begehrt wird,

zu übergeben.

Als Paſſagier-Effekten im Sinne dieſes Regulativs werden nur diejenigen angeſehen, deren Eigenthümer ſich als Reiſende in dem nämlichen Wagenzuge befinden; Reiſe-Effekten, welche ohne gleichzeitige Beförderung ihres Eigenthümers auf der Eiſenbahn transportirt werden, gehören zu dem Frachtgute. Poſtſtücke, welche unter Begleitung eines Preußiſchen Poſtbeamten transportirt werden, bleiben von der Aufnahme in das Ladungsverzeichniß und die Auszüge aus demſelben ausgeſchloſſen.

Jedem der beiden unter 2) und 3) bezeichneten Auszüge ſind die Frachtbriefe über die darin aufgeführten Waaren und Güter beizufügen.

c. Reviſion der Perſonenwagen ꝛc. und Sonderung der zurückbleibenden und der weitergehenden Frachtgüter und Paſſagier-Effekten.

§. 15.

Während der Berichtigung des Anmeldepunktes werden die Perſonenwagen, Lokomotive und Tender revidirt und diejenigen Frachtgüter und Paſſagier-Effekten, welche in Herbesthal nach den Vorſchriften der Zollordnung abgefertigt werden ſollen, von den mit dem nämlichen Wagenzuge weiter gehenden geſondert.

d. Abfertigung der weiter gehenden Güter und Effekten.

aa. Der Effekten derjenigen Reiſenden, welche die Bahn zwiſchen Herbesthal und Aachen verlaſſen.

§. 16.

Nachdem die Reiſenden, welche die Eiſenbahn zwiſchen Herbesthal und Aachen verlaſſen, aufgefordert worden, die zollpflichtigen Gegenſtände, welche ſie bei ſich führen, zu deklariren, werden die Effekten derſelben revidirt und nach bewirkter Verzollung der vorgefundenen zollpflichtigen Gegenſtände in freien Verkehr geſetzt.

Finden ſich bei einzelnen Reiſenden zollpflichtige Gegenſtände in ſolcher Mannigfaltigkeit vor, daß deren ſofortige Abfertigung mehr Zeit erfordern würde, als zum Verweilen der Wagenzüge in Herbesthal beſtimmt iſt, ſo müſſen dergleichen Gegenſtände einſtweilen dort zurückbleiben, um — auf vorgängige Deklaration des Reiſenden oder eines Beauftragten deſſelben — nach dem Abgange des Zuges abgefertigt und mit dem nächſtfolgenden Wagenzuge weiter befördert zu werden.

bb. Der übrigen weiter gehenden Güter und Effekten.

§. 17.

Demnächſt werden die Wagen, in welchen ſich die zur Abfertigung in Aachen und reſp. Köln beſtimmten Frachtgüter und Paſſagier-Effekten befinden, verſchloſſen und die Schlüſſel den mit der Begleitung des Wagenzuges beauftragten Zollbeamten eingehändigt.

Die nach §. 14 übergebenen Auszüge aus dem Ladungsverzeichniſſe werden mit den dazu gehörigen Frachtbriefen eingeſiegelt, reſp. an das Hauptzollamt in Aachen und an das Hauptſteueramt in Köln adreſſirt und nebſt den von dem Nebenzollamte ausgefertigten Anſagezetteln den Begleitungsbeamten zur Abgabe an die eben genannten beiden Hauptämter übergeben.

e. Abfertigung der in Herbesthal zurückgebliebenen Güter und Effekten.

§. 18.

Unmittelbar, nachdem der Wagenzug von Herbesthal abgegangen iſt, werden die Effekten der Reiſenden, welche die Eiſenbahn dort verlaſſen haben, abgefertigt.

Die in Herbesthal zurückgebliebenen Frachtgüter ſind dem Nebenzollamte daſelbſt Seitens der Eiſenbahn-Geſellſchaft durch einen dazu von ihr bevollmächtigten Angeſtellten nach den Vorſchriften der Zollordnung zu deklariren, worauf die Abfertigung nach eben dieſen Vorſchriften erfolgt.

Sollte in einzelnen Fällen die Abfertigung nicht am nämlichen Tage vollſtändig bewirkt werden können, ſo werden die Güter über Nacht in der unter Mitverſchluß des Nebenzollamts ſtehenden Niederlage (§. 3) aufbewahrt.

4. Abfertigung in Aachen.

a. Abſchließung des dazu beſtimmten Raumes.

§. 19.

Gleich nach Ankunft des Wagenzuges auf dem Bahnhofe in Aachen wird der entſprechende Theil des letztern abgeſchloſſen und es kommen dabei die Beſtimmungen des §. 13 mit der Maaßgabe in Anwendung, daß die Wiederzulaſſung des Publikums zu dem abgeſchloſſenen Theile des Bahnhofes erſt nach Beendigung der §§. 20 und 21 erwähnten Verrichtungen geſchehen darf.

b. Sonderung der zurückbleibenden und der weiter gehenden Frachtgüter und Paſſagier-Effekten.

§. 20.

Demnächſt werden die zur Abfertigung in Aachen beſtimmten Frachtgüter und Paſſagier-Effekten von den mit dem nämlichen Wagenzuge weiter gehenden geſondert.

§. 21.

Sobald dies geſchehen iſt, wird zur Abfertigung der Effekten derjenigen Reiſenden, welche die Eiſenbahn zwiſchen Aachen und Köln verlaſſen, geſchritten, wobei die Beſtimmungen des §. 16 maaßgebend ſind.

c. Abfertigung der in Aachen zurückgebliebenen Güter und Effekten.

§. 22.

Nachdem der Wagenzug nach Köln weiter gegangen iſt, werden zunächſt die Effekten der in Aachen zurückgebliebenen Paſſagiere abgefertigt.

Hinſichtlich der daſelbſt zurückbehaltenen Frachtgüter iſt, wie im §. 18 vorgeſchrieben, zu verfahren.

5. Abfertigung in Köln.

§. 23.

Nach Ankunft des Wagenzuges in Köln werden ſofort die Paſſagier-Effekten abgefertigt.

Für die mitgekommenen Frachtgüter gelten die Beſtimmungen des §. 18.

B. Ausgang nach dem Auslande.

1. Gegenſtände, welche einem Ausgangszolle unterliegen.

§. 24.

Sollten Waaren, welche mit einem Ausgangszolle belegt ſind, auf der Eiſenbahn nach dem Auslande geſendet werden, ſo liegt dem Verſender ob, vor erfolgender Uebergabe der Waaren an die Eiſenbahn-Geſellſchaft den Ausgangszoll bei einer

zu deſſen Erhebung befugten Zoll- oder Steuerſtelle zu entrichten. Die darüber empfangene Quittung muß die Waare begleiten und beim Ausgange dem Nebenzollamte in Herbesthal zur Vergleichung mit der Waare übergeben werden.

2. Waaren, deren Ausgang amtlich zu erweiſen iſt.

§. 25.

Werden Waaren ausgeführt, deren Ausgang amtlich beſcheinigt werden muß, ſo ſind dieſelben in Köln reſp. in Aachen unter Aufſicht der Zollbehörde in die dazu beſtimmten verſchließbaren Wagenräume einzuladen und letztere zu verſchließen. Es genügt ſodann, wenn auf der die Waaren betreffenden amtlichen Bezettelung (Begleitſchein, Uebergangsſchein, Deklarationsſchein), welche den begleitenden Zollbeamten zu übergeben iſt, das Einladen der Waaren und der Verſchluß des Wagens, ſowie der Abgang des letzteren auf der Eiſenbahn reſp. von dem Hauptſteueramte in Köln oder von dem Hauptzollamte in Aachen, den Ausgang über die Grenze aber von den Begleitungsbeamten beſcheinigt wird.

C. Transport im Inlande.

1. Im Grenzbezirk.

§. 26.

Während des Transports von Gegenſtänden auf der Eiſenbahn innerhalb des Grenzbezirks oder aus demſelben in das Binnenland oder aus letzterem in den Grenzbezirk wird der in der Zollordnung vorgeſchriebene Ausweis durch Legitimationsſcheine nicht gefordert. Die Eiſenbahn-Geſellſchaft iſt jedoch verpflichtet, in ſofern es für nöthig erachtet und von dem Provinzial-Steuer-Direktor angeordnet wird, innerhalb des Grenzbezirks Päckereien zur Beförderung landeinwärts entweder allgemein oder von gewiſſen Perſonen und gegen eine, für jeden einzelnen Fall zu ertheilende ſchriftliche Erlaubniß des namentlich zu bezeichnenden Zollamts anzunehmen, welche dann das Frachtſtück bis zum Beſtimmungsorte begleitet.

So weit Gegenſtände, welche auf der Eiſenbahn befördert werden, vor oder nach dem Transporte auf derſelben den Grenzbezirk paſſiren, unterliegen ſolche den allgemeinen Vorſchriften über die Transport-Kontrole.

2. Im Binnenlande.

§. 27.

Die Beſtimmungen der Zollordnung über die Waaren-Kontrole im Binnenlande kommen auch bei dem Verkehr auf der Eiſenbahn zur Anwendung.

3. Mahl- und ſchlachtſteuerpflichtige Gegenſtände.

§. 28.

Wenn in Köln oder Aachen mahl- und ſchlachtſteuerpflichtige Gegenſtände auf der Eiſenbahn eingehen, unterliegen ſolche der für die Erhebung und Kontrole der Mahl- und Schlachtſteuer in dieſen Orten beſtehenden Einrichtungen und Anordnungen.

III. Strafen.

§. 29.

Die Beſtimmungen des Zoll-Strafgeſetzes vom 23. Januar 1838 kommen auch bei dem Waaren- und Sachtransport auf der Rheiniſchen Eiſenbahn mit der Maaß-

gabe in Anwendung, daß wegen Unrichtigkeiten in den Ladungsverzeichniſſen und den Auszügen aus denſelben (§. 14), ſowie in den, Namens der Eiſenbahn-Geſellſchaft zu übergebenden Zolldeklarationen (§§. 18, 22 und 26), derjenige zunächſt in Anſpruch genommen wird, welcher jene Schriftſtücke unterzeichnet hat. In Anſehung der mit den Paſſagier-Effekten (vergl. §. 14) begangenen Defraudationen oder Kontraventionen findet ein Strafanſpruch gegen die Angeſtellten der Eiſenbahn-Geſellſchaft nur in dem Falle Statt, wenn dieſelben an der Defraude oder den Kontraventionen Theil genommen haben.

Für die von Angeſtellten der Eiſenbahn-Geſellſchaft verwirkten Geldſtrafen, Zollgefälle und Koſten hat die genannte Geſellſchaft nach §. 19 des vorbezeichneten Geſetzes zu haften. Für Geldſtrafen, Zollgefälle und Koſten, in welche die auf der Eiſenbahn reiſenden Perſonen aus Veranlaſſung der Effekten, welche dieſelben bei ſich führen, verurtheilt werden, liegt der Eiſenbahn-Geſellſchaft eine unmittelbare Vertretungs-Verbindlichkeit nicht ob.

Uebertretungen der Vorſchriften dieſes Regulativs werden, in ſofern nicht nach den Beſtimmungen des Zoll-Strafgeſetzes eine härtere Strafe verwirkt iſt, durch Ordnungsſtrafen von 1 bis 10 Thlr. geahndet.

IV. Vorbehalt und Abänderungen.

§. 30.

Die Beſtimmungen dieſes Regulativs ſind nicht als unabänderlich zu betrachten; es bleibt vielmehr ausdrücklich vorbehalten, diejenigen Modifikationen derſelben eintreten zu laſſen, welche die Erfahrung über den Verkehr auf der Rheiniſchen Eiſenbahn als nothwendig oder zweckmäßig ergeben möchte.

Berlin, den 10. September 1843.

Der General-Direktor der Steuern.
gez. Kühne.

Die Betriebsmittel der Geſellſchaft beſtanden Anfang 1844 aus 14 Lokomotiven mit Tender, und zwar:

Laufende Nr.	Benennung.	Dimenſionen.	Anzahl Räder.	Fabrik.
1	Atlas	14″ Cylinder, 4′ Treibräder 2 Mal gekuppelt.	6	Longridge in New Caſtle upon Tyne.
2	Pluto	12″ Cylinder, 5′ Treibräder	6	desgl.
3	Phönix	12″ „ 5′ „	6	desgl.
4	Karolus magnus	13½″ „ 6′ „	6	Dobbs u. Pönsgen in Aachen.
5	Rhein	14″ „ 5′ „ gek.	6	R. Stephenſon in New Caſtle upon Tyne.
6	Herkules.....	14″ „ 5′ „	6	desgl.
7	Vorwärts....	13″ „ 5½′ „	6	desgl.
8	Merkur	13″ „ 5½′ „	6	desgl.
9	Agrippina	12½″ „ 5½′ „	6	Société St. Leonhard, unter dem Directeur gérant Regnier Poncelet zu Lüttich.
10	Vulkan	12½″ „ 5½′ „	6	desgl.
11	Achilles	12½″ „ 5½′ „	6	desgl.
12	Hektor......	12½″ „ 5½′ „	6	desgl.
13	Jupiter	14″ „ 5′ „	6	desgl.
14	Mars	14″ „ 5′ „	6	desgl.

Es ſtellt ſich indeſſen durch die anhaltend großen Güterzufuhren das Bedürfniß einer Anſchaffung von noch 2 großen Maſchinen für die Güterbeförderung heraus, weshalb bereits Unterhandlungen angeknüpft ſind.

Die Anzahl der Transportwagen war zu derſelben Zeit:

10	Perſonenwagen I. Klaſſe;
2	„ I. und II. Klaſſe, kombinirt;
14	„ II. Klaſſe;
8	„ III. Klaſſe, bedeckt für die Winterzeit; ſie werden im Sommer zu Wagen II. Klaſſe eingeſtellt;
20	Perſonenwagen III. Klaſſe;
200	Güter-Transportwagen aller Art, worunter 50 mit feſtem Verdeck und geſchloſſen;
30	Equipage- oder auch größere Güter-Transportwagen;
18	Vieh-Transportwagen;
3	Pferde-Transportwagen;
5	Coaks- und Hülfs-Dienſtwagen; überhaupt
310	Wagen.
30	neue Transportwagen für Kohlen und Eiſen ſind ſpäter noch in Beſtellung gegeben und größtentheils bereits bis Juni 1844 abgeliefert.

Die Wagen ſind von den Unternehmern Pauwels und Komp. in Aachen gefertigt und ruhen größtentheils auf Untergeſtellen mit 6 Rädern.

Die am Eſchweiler Bahnhofe eingerichtete Coaksbrennerei mit 6 Oefen wurde im September 1842 in Thätigkeit geſetzt; ſie liefert jedoch nicht den erforderlichen Bedarf, weshalb jährlich durch kontraktliche Lieferungen eine ſehr bedeutende Menge Roer-Coaks angeſchafft wird. Im Jahre 1843 hat man auch verſuchsweiſe aus Belgien eine geringe Quantität Coaks bezogen.

b. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten.

Am 2. Auguſt 1839 wurde die einſtweilen zu Perſonen-Vergnügungsfahrten zwiſchen Köln und Müngersdorf eingerichtete, 1 Meile lange Bahnſtrecke unter angemeſſenen Feierlichkeiten zur Vorfeier des Geburtsfeſtes des Königs eröffnet. Seitdem wurden dieſe Perſonenfahrten nach dem Müngersdorfer Belvedere, einem auf Koſten der Geſellſchaft eingerichteten Gebäude ſammt Gartenanlage zur anſtändigen Aufnahme von Gäſten fortgeſetzt, ſei es, daß dies in der guten Jahreszeit durch tägliche Fahrten geſchah, ſei es, daß die Fahrten während des Winters nur an Sonn- und einigen Wochentagen Statt fanden.

Bei dem ſchon theilweiſe auf die ganze Bahnanlage berechneten und deshalb ſehr bedeutenden Perſonal konnte es aber nicht fehlen, daß die von den Perſonenfahrten erzielten Einnahmen, die übrigens auch nur für die Monate Auguſt, September und Oktober von einiger Bedeutung waren, die Behufs des Betriebs der Perſonenfahrten veranlaßten Ausgaben nicht gänzlich deckten, indem auch noch die hohen Löhne der engliſchen Maſchiniſten daraus beſtritten werden mußten.

Die Einnahmen betrugen nämlich vom 4. Auguſt bis zum Schluſſe des Jahres 1839 . . . . 8314 Thlr. 22 Sgr. — Pf.

Sämmtliche Ausgaben für die Aufſicht und Leitung, für Gehalt der Maſchiniſten, Heizer und Arbeiter, für Unterhaltung der Lokomotive und Verſorgung derſelben, für Bureau- und Bahnpolizei-Koſten, ſo wie für Unterhaltung der Stationsanlagen, beliefen ſich auf . . . . 8723 „ 7 „ 4 „

Hiernach wurden mehr ausgegeben als eingenommen . . . . 408 Thlr. 15 Sgr. 4 Pf.
wobei noch zu bemerken iſt, daß 3 Lokomotivführer aus England, wiewohl ſie zu keinen anderen Arbeiten als zur Führung der Lokomotive herangezogen werden konnten, doch ſtets ihren vollen Lohn beziehen mußten, was denn auch obige Koſtenüberſchreitung hauptſächlich herbeigeführt hat.

Uebrigens war bei Eröffnung dieſer Strecke für den Perſonenverkehr weniger der Zweck vorherrſchend, daraus gleich einen Geldgewinn herbeizuführen, als vielmehr die Abſicht, eine Schule zur Sammlung praktiſcher Erfahrungen für das ausführende Dienſtperſonal und zur Belehrung für die leitenden Beamten zu bilden.

Im Juni 1840 wurden die Perſonenfahrten bis Löwenich, auf einer Strecke von 750 Ruthen von Müngersdorf entfernt, weiter eröffnet und im Laufe deſſelben Jahres durchgeführt. Die ſehr ungünſtige Witterung während der Sommer- und Herbſtzeit verminderte jedoch die Frequenz zu dieſen Fahrten, welche lediglich als dem Vergnügen gewidmet anzuſehen waren, ſo bedeutend, daß die Einnahme im Jahre 1840
ſich nur auf . . . . 7485 Thlr. 10 Sgr. 8 Pf.
belief, während die Ausgaben . . . . 14715 „ 10 „ 1 „
waren.

Es wurden daher mehr ausgegeben als vereinnahmt . . . . 7229 Thlr. 29 Sgr. 5 Pf.

Vom 1. Januar bis 31. Auguſt 1841 wurde der Betrieb bis Löwenich fortgeſetzt und dafür eingenommen:

1) Aus dem Verkehr zwiſchen Köln und Löwenich	1802 Thlr.	5 Sgr.	— Pf.
2) Extraordinair	45 „	8 „	5 „
Summa	1847 Thlr.	13 Sgr.	5 Pf.

Die Betriebskoſten in dieſem Zeitraume betrugen:

I. Für Aufſicht und Leitung	1597 Thlr.	29 Sgr.	— Pf.
II. Gehalte der Maſchiniſten, Heizer und Arbeiter	4853 „	29 „	3 „
III. Unterhaltung d. Lokomotive u. Wagen	1469 „	9 „	— „
IV. Verſorgung der Lokomotive u. Wagen	1461 „	24 „	10 „
V. Koſten der Empfangs-Bureaus . .	449 „	29 „	— „
VI. Unterhaltung der Stationsanlagen .	11 „	12 „	6 „
VII. Koſten der Bahnpolizei	154 „	28 „	— „

VIII. Uniformirung u. dazu gehörige Ausgaben		143 Thlr.	28 Sgr.	11 Pf.
IX. Diverſe Koſten		658 „	27 „	5 „
	Summa	10802 Thlr.	7 Sgr.	11 Pf.

Die Mehrausgabe belief ſich alſo in dieſem Zeitraume auf . . . . 8955 Thlr. 24 Sgr. 6 Pf.

Am 1. September 1841 wurde die Bahn von Köln bis Aachen dem Verkehre eröffnet und für den Verkehr auf dieſer Strecke bis Ende Dezember 1841 eingenommen:

1) Aus dem Verkehr zwiſchen Köln u. Aachen		72071 Thlr.	5 Sgr.	6 Pf.
2) Extraordinair		315 „	10 „	7 „
	Summa	72386 Thlr.	16 Sgr.	1 Pf.

Die Ausgaben in demſelben Zeitraume waren:

A. Betriebs-Verwaltungskoſten . . . . . 677 Thlr. 27 Sgr. 4 Pf.

B. Allgemeine Betriebskoſten, und zwar:

Tit.		Thlr.	Sgr.	Pf.			
I.	Unterhaltung der Bahnhöfe u. Zwiſchenſtationen	5	26	6			
II.	Gehalte der Bahnhofsbeamten und Arbeiter .	3333	2	—			
III.	Gehalte der Maſchiniſten, Heizer u. Bremſer	3286	15	2			
IV.	Gehalte der Kontroleurs u. d. Empfangsperſonals	1490	—	—			
V.	Gehalte d. Wagenbegleitungs-Perſonals . .	1191	27	—			
VI.	Gehalte des Güterabfertigungs-Perſonals . .	602	—	—			
VII.	Heizung u. Erleuchtung der Lokomotive . . .	14190	20	8			
VIII.	Reparatur d. Lokomotive	3687	24	7			
IX.	Utenſilien u. Bedürfniſſe in den Werkſtätten . .	996	19	5			
X.	Unterhaltung der Wagen	913	13	10			
XI.	Unkoſten der Perſonenabfertigung	521	15	8			
XII.	Unkoſten der Güterabfertigung	886	28	10			
XIII.	Bekleidung d. Perſonals	5826	7	3			
XIV.	Heizung u. Beleuchtung	404	21	—			
XV.	Bahnpolizei u. Signale	401	9	7			
XVI.	Extraordinaria . . .	329	3	8	38067 „	25 „	2 „

Außerdem laut beſonderer Rechnung für Coaks eigener Fabrikation		2382 „	21 „	9 „
	Zuſammen	41128 Thlr.	14 Sgr.	3 Pf.

Darunter ſind:	
a. für den eigentlichen Betrieb . . .	28265 Thlr. 13 Sgr. 4 Pf.
b. für dauernde Anſchaffungen und Einrichtungen	12863 „ — „ 11 „
Da nun in dieſem Zeitraume die Einnahmen	72386 „ 16 „ 1 „
betrugen, die eigentlichen Betriebsausgaben aber ſich auf	28265 „ 13 „ 4 „
beliefen, ſo ergab ſich beim eigentlichen Bahnbetriebe ein Ueberſchuß von	44121 Thlr. 2 Sgr. 9 Pf.
Will man nun hiervon noch, ſtreng genommen, die in dieſer Zeitperiode ausgegebenen Bahn-Unterhaltungskoſten, welche . . .	11629 „ 12 „ 7 „
betrugen, abrechnen, ſo blieb noch immer ein Ueberſchuß von	32491 Thlr. 20 Sgr. 2 Pf.
oder 45 Prozent der Brutto-Einnahme, und es beliefen ſich alsdann ſämmtliche Koſten auf	39894 „ 25 „ 11 „
oder 55 Prozent der Brutto-Einnahme.	

Wenn aber *beide Perioden des Jahres 1841 zuſammengeworfen werden*, ſo ſtellt ſich nachſtehendes Ergebniß heraus:

Der Geſammt-Brutto-Ertrag iſt . .	74233 Thlr. 29 Sgr. 6 Pf.
Die Geſammtausgabe beträgt 51930 Thlr. 22 Sgr. 2 Pf.	
und zwar a. für den eigentlichen Betrieb . .	33601 „ 26 „ 2 „
b. dauernde Anſchaffungen und Einrichtungen 18328 Thlr. 26 Sgr. — Pf.	
Bleibt Ueberſchuß beim eigentlichen Bahnbetriebe	40632 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf.
und wenn man, ſtreng genommen, die Bahn-Unterhaltungskoſten für das ganze Jahr zu den übrigen Betriebsausgaben ad	33601 Thlr. 26 Sgr. 2 Pf.
hinzurechnet mit	15061 „ 2 „ 11 „
ſo würde die Geſammtausgabe ſich ſtellen auf	48662 Thlr. 29 Sgr. 1 Pf.
und es würde von obiger Geſammt-Brutto-Einnahme ad	74233 „ 29 „ 6 „
ein Ueberſchuß verbleiben von	25571 Thlr. — Sgr. 5 Pf.

und alsdann die Koſten circa 66 Prozent, der Ueberſchuß aber circa 34 Prozent der Brutto-Einnahme betragen. Nach dieſem letzteren Ergebniſſe ſind jedoch die wirthſchaftlichen Verhältniſſe des Betriebes nicht zu beurtheilen, vielmehr die vorherigen Reſultate der zweiten Periode dazu am geeignetſten, und zwar ſelbſt nach Abzug der Bahn-Unterhaltungskoſten, weil ſolche in der That für die genannte Periode ausſchließlich *Baukoſten* für die noch nicht fertige Bahn waren, welche dem Baufonds noch zur Laſt geſtellt werden mußten.

Die Einnahmen in den Jahren 1842 und 1843 waren:

Gegenſtand.	1842. Ertrag. Thlr.	ſg.	pf.	1842. Prozentſatz im Ertrag.	1843. Ertrag. Thlr.	ſg.	pf.	1843. Prozentſatz im Ertrag.
Tit. I. Perſonentransport .	196598	23	6	73,209	189932	15	9	58,224
„ II. Nebenerträge d. Perſonen-Transporte .	19550	7	9	7,280	26592	27	9	8,152
„ III. Güter-Transport .	49945	4	8	18,594	108232	24	1	33,149
„ IV. Extraordinäre Einnahmen	2463	7	11	0,917	1444	—	10	0,475
Summa .	268557	13	10	100	326202	8	5	100

Hinſichtlich der Reſultate der Einnahme wäre noch zu bemerken, daß die Einnahmen im Jahre 1843 vom Perſonentransport nebſt den dahin gehörigen Nebenerträgen gerade $\frac{2}{3}$ Theile, die des Gütertransports aber $\frac{1}{3}$ Theil im Ganzen ausmachen, das Verhältniß ſich alſo gegen das des Jahres 1842, wobei die letzterwähnten Einnahmen nur den fünften Theil des Ganzen betrugen, weſentlich gebeſſert hat.

Die Betriebs-Einnahmen von Tit. I, II und III vertheilten ſich auf die einzelnen Monate:

Monat.	1842. Thlr.	ſg.	pf.	1843. Thlr.	ſg.	pf.	1844. Thlr.	ſg.	pf.
Januar	9630	2	6	13441	23	4	23542	10	6
Februar	12281	2	9	12973	28	5	25337	8	—
März	13962	3	—	16009	12	3	28361	27	—
April	17106	10	3	17529	2	11	38754	7	—
Mai	24860	24	—	23761	17	11	44943	6	—
Juni	25818	7	—	31111	21	7	53183	12	—
Juli	31041	11	—	37697	11	3	65697	8	—
Auguſt	34959	21	—	42680	13	8			
September	38587	23	—	39940	20	—			
Oktober	25202	7	3	28666	5	7			
November	16413	13	—	32370	6	9			
Dezember	16231	1	2	28575	23	11			
Zuſammen	266094	5	11	324758	7	7			

Die Betriebs-Ausgaben in den Jahren 1842 und 1843 waren dagegen:

Nr.	Gegenſtand.	1842. Betrag. Thlr.	sg.	pf.	1842. Prozentſatz der Ausgabe.	1842. Prozentſatz der Einnahmen ad 268557 Thaler.	1842. Koſtenbetrag pro Meile von 24122 zurückgelegten Meilen Thlr.	sg.	pf.	1843. Betrag. Thlr.	sg.	pf.	1843. Prozentſatz der Ausgabe.	1843. Prozentſatz der Einnahmen ad 326202 Thaler.	1843. Koſtenbetrag pro Meile von 27206 zurückgelegten Meilen. Thlr.	sg.	pf.
	Tit. I. Bahn-Unterhaltungskoſten.																
1	Gehalte und Bureaukoſten									28785	13	—	17,74	8,82			
2	Außergewöhnliche Hülfsleiſtung zur Unterhaltung des Bahnkörpers									7178	6	2	4,42	2,17			
3	Beſchaffung der Materialien für die Unterhaltung deſſelben									2673	9	11	1,65	0,81			
4	Inſtandhaltung der Kunſtwerke inkl. Materialien	38491	2	2	24,091	14,332	1	18	—	988	3	7	0,61	0,30			
5	Geräthe und Werkzeuge									1365	15	4	0,84	0,41			
6	Unterhaltung der Bahnwärterhäuſer									277	7	4	0,17	0,08			
7	Unterhaltung der Bahn in den Bahnhöfen									963	—	—	0,59	0,29			
8	Extraordinaria									434	27	8	0,27	0,13			
	Zuſammen Tit. I.	38491	2	2	24,091	14,332	1	18	—	42665	23	—	26,30	13,01	1	17	—
	Tit. II. Transportkoſten.																
9	Heizung, Speiſung und Putzen der Lokomotive	41844	7	2	26,190	15,571				40803	19	2	25,15	12,47			
10	Reparaturen und Erhaltung derſelben	16023	21	7	10,029	5,960				9290	17	6	5,72	2,84			
11	Utenſilien u. Bedürfniſſe in den Werkſtätten	5264	29	—	3,295	1,960				4801	26	7	2,96	1,47			
12	Inſtandhaltung der Wagen	5917	20	6	3,705	2,240				4966	18	3	3,06	1,52			
13	Gehalte und Löhne der Lokomotivführer, Heizer u. ſ. w.	10811	11	6	6,766	4,025				12209	14	4	7,52	3,74			
14	Desgl. des Wagenbegleitungs-Perſonals	3972	23	6	2,486	1,460				4847	14	—	2,99	1,48			
	Zuſammen Tit. II.	83834	23	2	52,471	31,260	3	14	3	76919	19	10	47,40	23,52	2	24	9

	Tit. III. Bahnhofs-, Empfangs-, Abfertigungs-, Fuhr- u. Verladungskoſten.																
15	Koſten der Bahnhöfe inkl. Extrahülfe . .	11110	—	—	6,957	4,137				13449	—	6	8,29	4,12			
16	Koſten des Kontrol-, Empfangs- und Güter-Expeditions-Perſonals	7572	24	5	5,640	2,820				8442	12	6	5,45	2,71			
17	Unkoſten der Perſonenabfertigung . . .	585	3	—	0,328	0,198				1173	6	1	0,72	0,36			
18	Unkoſten der Güterabfertigung	666	22	9	0,416	0,246				5000	9	1	3,08	1,53			
	Zuſammen Tit. III.	19934	20	2	12,441	7,401	—	24	9	28464	29	—	17,54	8,72	1	1	5
	Tit. IV. Allgemeine Koſten.																
19	Für Heizung und Beleuchtung	3798	7	—	2,377	1,414				2271	5	—	1,40	0,69			
20	Bekleidung	3908	8	4	2,471	1,470				4920	5	2	3,03	1,50			
21	Bauliche Unterhaltung	2548	29	11	1,596	1,949				4449	28	10	2,74	1,36			
22	Bahnpolizei	782	20	4	0,489	0,292				253	28	10	0,16	0,07			
23	Allgemeine Verwaltung	4255	14	9	2,664	1,584				1072	24	3	0,66	0,32			
24	Ad Extraordinaria	2361	26	4	1,400	0,888				1247	17	2	0,77	0,38			
	Zuſammen Tit. IV.	17655	16	8	10,997	6,597	—	21	9	14215	19	3	8,76	4,32	—	15	8
	Ueberhaupt Ausgaben	159916	2	2	100	59,546	6	18	9	162266	1	1	100	49,57	5	28	10
	Die Einnahme betrug	268557	13	10						326202	8	5					
	Die Ausgabe war dagegen	159916	2	2						162266	1	1					
	Mithin Ueberſchuß	108641	11	8						163936	7	4					

Die Betriebs-Ausgaben zerfallen alſo nach dem Vorhergehenden in ſolche:

I. für die Bahnunterhaltung;

II. „ „ Transportkoſten;

III. „ „ Bahnhofs-, Empfangs-, Verladungs-, Fuhr- und Abfertigungskoſten;

IV. „ „ allgemeinen Koſten.

Die Bahn-Unterhaltungskoſten betrugen im Jahre 1842 24 Prozent der geſammten Ausgabe und 14 Prozent der Einnahme, während ſie im Jahre 1843 26 Prozent der Ausgabe und nur 13 Prozent der Einnahme in Anſpruch nahmen. Daraus wurden allein Löhne, die feſtſtehenden, wie die außergewöhnlichen von Köln bis Aachen, und die feſtſtehenden des Bahnwärter-Perſonals bis zur Grenze für die zwei letzten Monate, ſo wie die Inſtandhaltung der Kunſtbauten beſtritten; nur die Koſten der außergewöhnlichen Unterhaltung der neuen Bahnſtrecke von Aachen bis zur Grenze ſind für die zwei Monate der Benutzung derſelben im Jahre 1843 und werden auch jetzt noch aus dem Baufonds verausgabt, bis dieſe Strecke als vollſtändig beendigt angeſehen werden kann.

Selbſt mit Hinzurechnung dieſer Koſten würde die Unterhaltung und polizeiliche Beaufſichtigung der Bahn im Jahre 1843 den Durchſchnittsbetrag von 4000 Thlr. pro Meile noch nicht erreichen, was in Betracht ihrer Neuheit und der Erhaltung der vielen durch die beſiegten Terrain-Schwierigkeiten hervorgerufenen hohen Dämme und tiefen Einſchnitte gewiß nicht zu hoch erſcheinen wird.

Die Transportkoſten, welche die Lokomotiv- und Perſonen- und Güterwagen-Verwendung, die Speiſung und Unterhaltung derſelben und die Löhnung des geſammten Maſchinen- und Wagenbegleitungs-Perſonals in ſich begreifen, haben im Jahre 1843 47½ Prozent in der Geſammt-Ausgabe und 23½ Prozent in der Einnahme betragen; es ſind auf dieſen Ausgabetitel insbeſondere bedeutende Erſparniſſe gegen die bezüglichen Koſten des Vorjahres erzielt worden, in welchem dafür 52 Prozent der Ausgabe und 31 Prozent der Einnahme verwendet wurden.

Dieſe günſtigen Reſultate einer ſo beträchtlichen Minderausgabe wurden erzielt durch:

1) Erſparung von Coaks in Folge angebrachter Verbeſſerungen an den Lokomotiven, Mehrgebrauch von Eſchweiler Coaks eigener Fabrikation und zumal der Betheiligung der Maſchiniſten und Heizer an den Coaks-Erſparniſſen mittelſt Prämien-Bewilligung;

2) Erſparung von Schmieröl, ebenfalls in Folge ähnlicher Betheiligung und Prämien-Bewilligung;

3) Anlage eines Materialien-Magazins und Lieferung der erforderlichen Reparatur-Materialien und Utenſilien dem Mindeſtfordernden auf Submiſſion;

4) ſtrengere Beaufſichtigung der Werkſtätten und zweckmäßige Benutzung der Arbeitskräfte im Allgemeinen.

Es dürfte hier am rechten Orte ſein, einige Nachrichten über die Leiſtungen und den Bedarf der der Geſellſchaft zugehörigen Lokomotive ſeit der Eröffnung der Bahn zwiſchen Köln und Aachen am 6. September 1841 bis zum Schluſſe des Jahres 1843 zu geben. Nachſtehende Ueberſicht weiſ't die ſpeziellen Leiſtungen einer jeden Maſchine, ſo wie auch ihre Ruhe- und ihre Reparaturzeit nach.

Laufende Nr.	Namen der Lokomotive.	Vom 1. September bis Ende 1841.						1842.						1843.				
		Zurückgelegte Meilenzahl.	Anzahl der Tage, an welchen die Maſchine ſich befand:					Zurückgelegte Meilenzahl.	Anzahl der Tage, an welchen die Maſchine ſich befand:					Zurückgelegte Meilenzahl.	Anzahl der Tage, an welchen die Maſchine ſich befand:			
			im Zugdienſt.	im Reſervedienſt.	im Ruheſtand.	in Reparatur.	Summa.		im Zugdienſt.	im Reſervedienſt.	im Ruheſtand.	in Reparatur.	Summa.		im Zugdienſt.	im Reſervedienſt.	in Reparatur u. im Ruheſtand.	Summa.
1	Atlas	199	16	95	5	6	122	721	64	122	67	112	365	1240	141	5	219	365
2	Pluto	504	28	47	22	25	122	1690	87	164	47	67	365	2755	240	39	86	365
3	Phönix	351	19	51	23	29	122	1490	69	163	81	52	365	257	14	10	341	365
4	Karolus magnus .	—	—	—	—	—	—	775	39	18	13	295	365	1303	76	8	281	365
5	Rhein	1069	58	6	27	31	122	3398	177	39	76	73	365	1701	149	6	210	365
6	Herkules . . .	1193	67	4	14	37	122	3244	167	25	74	99	365	2431	204	7	154	365
7	Vorwärts . . .	794	45	3	26	48	122	2749	115	69	69	112	365	2747	151	16	198	365
8	Merkur	876	48	39	16	29	122	1770	88	64	48	165	365	3210	183	14	168	365
9	Agrippina . . .	198	11	8	16	87	122	2872	73	76	93	123	365	1786	103	9	253	365
10	Vulkan	514	26	49	21	26	122	1838	100	92	68	105	365	1987	119	17	229	365
11	Achilles	—	—	—	—	—	—	1599	49	46	40	57	192	2271	128	4	233	365
12	Hektor	—	—	—	—	—	—	1976	60	54	54	66	234	2162	123	4	238	365
13	Jupiter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1647	157	21	113	291
14	Mars	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1708	171	8	105	284
	Summa	5698	318	302	170	308	1089	24122	932	730	730	1326	4076	27205	1959	168	2828	4955

Auf die 500 Perſonenzüge, welche im Jahre 1841 zurückgelegt wurden, kommen, da die Strecke von Köln nach Aachen $9\frac{1}{4}$ Meilen beträgt, zwar nur 4625 ſtatt der im Vorſtehenden angegebenen 5361 zu ſtehen, für die übrigen 736 Meilen kommt für 82 Fahrten jedesmal eine zweite Lokomotive in Berechnung, welche zur Vermehrung der Zugkraft vorgeſpannt werden mußte.

Die im Jahre 1841 vorhandenen neun Lokomotive waren 620 Tage in Dienſtthätigkeit, 170 Tage in Ruheſtand und 308 Tage in Reparatur.

Im Jahre 1842 wurden von den 12 Lokomotiven vor den Zügen 24122 Meilen zurückgelegt, wovon

18126	auf die	Perſonenzüge,
3294	„ „	Güterzüge,
772	„ „	Extrazüge,
1930	„ „	Bauzüge

fallen.

Dieſe Anzahl Meilen, in die Geſammtausgabe eingetheilt, ſtellt das Reſultat der Geſammtkoſten eines Zuges durchſchnittlich auf 6 Thlr. 18 Sgr. 9 Pf. pro zurückgelegte Meile.

1843 waren die 14 Maſchinen während 2127 Tagen in Dienſtthätigkeit, während 2828 Tagen aber im Ruheſtand oder in Reparatur.

In jenen 2127 Arbeitstagen legten ſie:

für die Beförderung der Perſonenzüge	15439	Meilen,
„ „ „ „ Güterzüge	7303	„
„ „ „ von Extrazügen	404	„
„ „ „ „ Bauzügen	4059	„
überhaupt .	27205	Meilen

zurück.

Darauf wurden an Coaks verwendet:

zu den Perſonenzügen .	31903 Ztr.	oder 2 Ztr.	7 Pfd.	pro Meile,
„ „ Güterzügen . .	19749 „	„ 2 „	70 „	„ „
im Reſervedienſt . . .	3378 „	„ — „	— „	„ „
zu den Extrafahrten .	1186 „	„ 2 „	93 „	„ „
„ „ Bauzügen . .	7550 „	„ 1 „	86 „	„ „
Zuſammen .	63766 Ztr.	oder 2 Ztr.	34 Pfd.	pro Meile.

Im Jahre 1842 betrug dagegen die Verwendung auf 24122 Meilen 71066 Ztr. oder 2 Ztr. 94 Pfd. pro Meile; pro 1843 alſo weniger 7300 Ztr., und 60 Pfd. pro Meile.

Nach dem Maaßſtabe der Verwendung fürs Jahr 1842 würde ſich das Verhältniß der Coaks-Konſumtion pro 1843 für 27206 Meilen auf

	80152 Ztr.
herausgeſtellt haben, wogegen wirklich nur verwendet wurden .	63765 „
alſo weniger .	16387 Ztr.

oder 20 Prozent gegen den früheren Bedarf.

Unter Anwendung der diesfalls eingeführten Spezial-Kontrole und nach Grundlage der ermittelten Normal-Bedarfſätze für den Lokomotivedienſt ſind durch die Bemühungen der an den Erſparniſſen mit Prämien betheiligten Lo-

komotivführer und Heizer in der Wirklichkeit erſpart worden 6870 Ztr. Coaks zum durchſchnittlichen Werthbetrag von 13 Sgr . . . . . = 2977 Thlr.

Davon erhielten an Prämien:

die Lokomotivführer	475 Thlr.	
die Heizer	380 „	
		855 „
und es blieben erſpart für die Geſellſchaft .		2122 Thlr.

mit dem noch weit wichtigeren Erfolge einer unumſtößlichen Erfahrung über die benöthigten, ſehr erheblich verminderten Bedarfs-Quanta.

Nicht minder als aus dieſer Veranlaſſung ſind auch aus derjenigen der Anwendung von Dampf-Expanſions-Vorrichtungen an den Lokomotiven weſentliche Erſparniſſe in der Coaksverwendung erzielt worden, wobei die Reſultate, welche in dieſer Beziehung die beiden 14zölligen Lokomotive mit gekuppelten Rädern, Jupiter und Mars, aus der Fabrik von Regnier Poncelet in Lüttich, herbeigeführt haben, erwähnungswerth ſind.

Der Gebrauch des Knochenöls zum Schmieren der Lokomotive und der ſich warm laufenden Wagenachſenlagen wurde im Jahre 1843 ebenfalls einer ſpeziellen Kontrole mit Prämienbewilligung an die Lokomotiv- und Bremſenführer für erzielte Erſparniſſe unterzogen, da die Koſten dafür in den früheren Jahren eine der erſten Stellen in den Ausgabe-Poſitionen einnahmen.

Die Verwendung im Jahre 1842 hatte auf 24122 Nutzmeilen	9282 Quart
betragen, oder $\frac{38}{100}$ Quart pro Meile.	
Im Jahre 1843 wurden dagegen auf 27206 Nutzmeilen nur verbraucht	8922 „
oder 360 Quart weniger zu $\frac{32}{100}$ Quart pro Meile.	
Nimmt man an, daß, nach dem früheren Verwendungsmaaßſtabe berechnet, im Jahre 1843	10468 „
verbraucht worden wären, ſo beträgt der Minderverbrauch	1546 „
oder 15 Prozent.	

Nach Grundlage gewiſſer Normal-Bedarfſätze wurde unter Anwendung der desfallſigen Spezialkontrole während des Jahres 1843 an Knochenöl erſpart:

a. durch die Lokomotivführer	2385 Quart,
b. „ „ Bremſenführer	600 „
zuſammen .	2985 Quart,
zum Werthbetrage von à 15 Sgr. von	1493 Thlr.
An Prämien wurden für die erzielten Erſparniſſe gezahlt .	430 „
mithin für die Geſellſchaft rein erſpart .	1063 Thlr.

Außer der Beförderung der Perſonen und Güter haben die Leiſtungen der Lokomotive im Jahre 1843 ſich auch noch auf diejenige des Transports von 2384 Schachtruthen Kies mittelſt 454 Zügen, welche eine Transportmaſſe von 381500 Ztr. darſtellen, und des Transports von andern Bau- und Betriebsmaterialien zum Belange von 24000 Ztr., ausgedehnt, überhaupt alſo noch 405500 Ztr. über die Bahn, größtentheils vom Müzenicher Einſchnitt,

in der Richtung nach Aachen und von Köln bis in die Bauſtrecke hinter Aachen geſchafft, wovon die Koſten mit in den, sub Tit. II. der Betriebsüberſicht aufgeführten, 76919 Thlr. enthalten ſind.

Ueber die *Coaksbereitung* und *Verwendung* wäre Folgendes anzuführen.

Zu den Probefahrten auf der Bahn zwiſchen Köln und Aachen während des Auguſt 1841 und in der erſten Zeit des Bahnbetriebes auf dieſer Strecke wurde theils Lütticher, theils Coaks von der Roer verwendet. Der erſtere, für den Lokomotiv-Bedarf vorzüglichere und am Ort der Produktion auch wohlfeilere, wurde durch den Transport per Achſe und die dadurch entſtehende Zerbröckelung zu theuer, daher man ſich auf den Verbrauch von Roer-Coaks beſchränken mußte.

Die am Eſchweiler Bahnhofe eingerichtete Coaksbrennerei mit 6 Oefen wurde im September in Thätigkeit geſetzt und lieferte bis zum Schluſſe des *Jahres* 1841	6292 Ztr.
von der Roer wurden geliefert	22965 „
von Lüttich	1145 „
Geſammtzufuhr .	30402 Ztr.
hierzu noch Vorräthe von der früheren Zeit, einſchließlich noch nachzuweiſender Abfälle	1750 „
Zuſammen .	32152 Ztr.
Verwendet wurden pro Auguſt bis Ende des Jahres zu den Probefahrten und für den Fahrdienſt überhaupt	20404 „
wonach ein Beſtand verblieb von .	11748 Ztr.

Die in den Wintermonaten mit 2, in den Sommermonaten aber mit 3 Oefen betriebene Coaksbrennerei der Geſellſchaft zu Eſchweiler lieferte einſtweilen nur den ungefähren Bedarf für die Fahrten in der Richtung von Aachen nach Köln, theils weil es nicht zu vermeiden war, die Coaks vor der Aufnahme auf den Tender nach entfernten Stationen auf der Bahn zu ſchleppen, theils aber auch, weil die Auswahl der Kohlen von den Eſchweiler Bergwerken, welche ſich zur Coaksverfertigung für den Lokomotiv-Bedarf eigneten, noch ihre Schwierigkeiten hatte, und man bei den desfallſigen Auswahl- und Miſchungsverſuchen mit um ſo mehr Vorſicht zu Werke gehen mußte, als die aus den Eſchweiler Kohlen gebackenen Coaks die Eigenſchaft hatten, leicht Schlacken an den Röſten der Maſchinen anzuſetzen und auf ſolche Weiſe den erforderlichen Zug zur Dampfentwickelung verhinderten. Es war daher viel Uebung von Seiten der Lokomotivführer und Heizer nothwendig, um mit dieſen ſich übrigens gut backenden und feſter als die von der Roer ſich geſtaltenden Coaks zurechtzukommen, daher die Roer-Coaks nicht zu entbehren waren, wiewohl ſolche natürlich theurer als die in der eigenen Brennerei verfertigten zu ſtehen kamen.

Nach den Durchſchnittsberechnungen betrug, die ſämmtlichen Bereitungskoſten inbegriffen, die Herſtellung Eſchweiler Coaks aus eigener Bereitung pro Zentner von 107 Pfd. für das Jahr 1841 12 Sgr., wohingegen die Roer-Coaks im Jahre 1841, in das Magazin des Bahnhofes zu Köln gelie

fert, auf 16 Sgr. pro 100 Pfd. zu ſtehen kamen. Sie gaben außerdem durch das Tragen aus den Schiffen und das Aufſchütten in Haufen vielen Abfall, was bei den Coaks aus eigener Fabrikation dadurch vermieden wurde, daß dieſelben ſo viel als möglich in den Original-Verpackungskörben zur Ausſchüttung auf den Tender gelangten.

Das Produkt an Coaks war im Jahre 1841 etwa nur 55 bis 59 Prozent, die bei der Fabrikation entſtehenden kleinen Coaksſtücke abgerechnet. Im Jahre 1842 lieferte die Verwendung und Verrechnung der angeſchafften Coaks folgende Reſultate:

	Coaks von der Roer,	Coaks von Eſchweiler.	Zuſammen.
	Ztr.	Ztr.	Ztr.
Beſtand und Zugang pro 1842	52858	32809	85667
Verbrauch für den Lokomotiv-Bedarf .	42357	28709	71066
Desgleichen in den Werkſtätten	2302	1656	3958
Verkauf	—	244	244
Differenz im Gewicht und Abfall . . .	304	146	450
Summa .	44960	30755	75718
Beſtand am Schluſſe des Jahres 1842 .	7895	2054	9949

Die Koſten der Roer-Coaks betrugen etwa 14 Sgr. pro Zentner bis ins Magazin in Köln gelagert, diejenigen der Eſchweiler Coaks aber 11 Sgr. pro Zentner zu Eſchweiler und 13 Sgr. nach Köln geſchafft.

Einſchließlich des Beſtandes von		9949 Ztr.
und des Zugangs pro 1843 von		66427 „
war die Haupteinnahme an Coaks im Jahre 1843 .		76376 Ztr.
wovon zum Lokomotiv-Verbrauch in den Werkſtätten	63766 Ztr.	
und für die ſtehende Maſchine	5588 „	
verkauft	975 „	
zuſammen verwendet wurden		70329 „
mithin ein Beſtand am Jahresſchluſſe von .		6047 Ztr.

Der obige Zugang reſp. Beſtand war hervorgegangen durch:

1) kontraktliche Lieferungen von Roer-Coaks	49967 Ztr.
2) ſelbſtverfertigte Coaks in den Eſchweiler Oefen	26129 „
3) verſuchsweiſe aus Belgien bezogen	280 „

Die Fabrikation der Coaks in den Oefen der Geſellſchaft lieferte nachſtehende Ergebniſſe:

angeſchafft wurden	40819 Ztr.
Eſchweiler Fettkohlen; daraus mußten durch Reinigungsvorrichtungen an unbrauchbaren Theilen entfernt werden	2051 „
bleibt Netto-Verwendung zur Vercoakſung .	38768 Ztr.
abzüglich eines Beſtandes an Kohlen am Schluſſe des Jahres 1843 von 134 Ztr. wurden aus dieſer Netto-Menge an reinen Coaks	23760 Ztr.
oder 62 Prozent gewonnen.	

Hierzu trat ein Coaksbeſtand aus 1842 von			857 Ztr.
desgleichen von åltern Beſtånden ad			315 „
		Summa .	24932 Ztr.
Davon wurden verwendet	23670 Ztr.		
verkauft	975 „		
		Zuſammen	24645 „
		und als Beſtand pro 1844 übernommen .	287 Ztr.

Hierbei iſt der Abfall der kleinen Stůcke und der Aſche nicht mit einbegriffen, welcher überhaupt 5735 Ztr. betrug und theils verwerthet, theils zu Betriebszwecken verwendet wurde.

Die ſåmmtlichen Unkoſten der Coaksfabrikation, einſchließlich der Zinſen des Anlagekapitals für die Coaksöfen, beliefen ſich auf 8219 Thlr., womit 23760 Ztr. gute Coaks gewonnen wurden, und wonach für dieſe der Preis ſich auf 10 Sgr. 4½ Pf. herausſtellte.

Der Preis der von der Roer bezogenen Coaks ergab ſich dagegen pro 1843 noch auf faſt 14 Sgr. pro Zollzentner ins Magazin geſchafft, iſt ſeitdem aber etwas heruntergegangen.

In der Tit. III aufgeführten Ausgabeſumme von 28464 Thlr. 29 Sgr. im Jahre 1843 ſind alle Koſten der Bahnhöfe, inkluſive der außergewöhnlichen Hülfe, die Koſten der Perſonen- und der Güter-Expeditionen, der Kontrole über dieſelbe und der durch die Zolldeklarationen und Abfertigungen hinzugekommenen Ausgaben ſåmmtlich enthalten; es liegt demnach in der Natur der Verhåltniſſe, daß ſich ſolche, mit 8¾ Prozent von der Einnahme, um 1¼ Prozent höher als im Jahre 1842 herausſtellten.

Die Tit. IV verzeichneten allgemeinen Betriebskoſten im Jahre 1843, 14215 Thlr. 19 Sgr. 3 Pf., begreifen die Perſonal-, Bekleidungs-, die Heizungs- und Beleuchtungskoſten, dann diejenigen der baulichen Unterhaltung der Gebåude auf den Bahnhöfen und des Mobiliars zu allgemeinen Zwecken, die Bahnpolizei und die extraordinåren Koſten. Es ſind aber darunter für das Jahr 1843 die Direktionskoſten nicht enthalten, welche noch von dem Baufonds übernommen wurden. Sie mögen in runder Summe etwa 15000 Thlr. betragen.

Setzt man aber auch ſolche der Geſammtausgabe des Jahres 1843 von 162266 Thlr. hinzu, welche letztere ein für das erſte Jahr nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn als ganz befriedigend zu bezeichnendes Betriebsausgabe-Verhåltniß von 49½ Prozent zur Einnahme darſtellt, ſo wird ſich dieſes Ausgabe-Verhåltniß dennoch auf nicht höher als 54 Prozent der Einnahme ſtellen, von welcher aber noch die Werthbetråge der Vorråthe von 6047 Ztr. Coaks mit 2560 Thlr. und der Bekleidungsgegenſtånde von 940 Thlr., zuſammen mit 3500 Thlr., in Abzug kommen, die am Schluſſe des Jahres erübrigt worden und in die Beſtånde des Jahres 1844 übergehen, wonach ſich jener Ausgabe-Verhåltnißſatz noch um 1,08 Prozent verringert und überhaupt auf etwa 53 Prozent zu ſtehen kommt.

Nicht minder günſtig ſtellen ſich die Hauptdurchſchnitts-Koſtenſåtze der

Betriebsausgaben pro zurückgelegte Nutzmeile, einſchließlich der Koſten für die Bauzüge, heraus; ſie betragen für jede Meile pro 1843:

aus der Veranlaſſung der Bahnunterhaltung	1 Thlr.	17 Sgr.	— Pf.
desgl. der Transportkoſten	2 „	24 „	9 „
„ der Bahnhofs- und Abfertigungsausgaben	1 „	1 „	5 „
„ allgemeiner Koſten	— „	15 „	8 „
zuſammen .	5 Thlr.	28 Sgr.	10 Pf.

ein Verhältniß, welches, in Berückſichtigung der bedeutenden Steigungen der Bahn und des koſtſpieligen Betriebes auf einer einſpurigen Bahn überhaupt, um ſo mehr befriedigen dürfte, als im Jahre 1842 der Durchſchnittskoſtenſatz pro Nutzmeile 6 Thlr. 18 Sgr. 10 Pf. betragen hat, ſich alſo im Jahre 1843 um 20 Sgr. niedriger ſtellte.

i. Fahrordnung, Tarif.

Nach dem neueſten Fahrplan vom 1. Mai 1844 gehen auf der Bahn in der Richtung von Köln nach Aachen und Belgien 5 verſchiedene Züge, und zwar:

Vormittags:

1) Perſonenzug von Aachen nach Belgien;
2) Perſonenzug von Köln nach Belgien;
   beide ſtehen in Verbindung mit ganz Belgien und gehen an demſelben Tage bis Oſtende, Lille, Valenciennes und Namur;
3) Güterzug mit Perſonenbeförderung von Köln nach Aachen; Perſonenzug von Aachen nach Belgien geht bis Antwerpen, Brüſſel und Gent.

Nachmittags:

4) Perſonenzug von Köln bis Lüttich, trifft um 9¼ Uhr Abends in Lüttich ein;
5) Perſonenzug von Köln nach Aachen, kommt um 9 Uhr Abends in Aachen an.

In der Richtung von Belgien und Aachen nach Köln.

Vormittags:

1) Güterzug von Verviers nach Aachen, mit Perſonenbeförderung von Herbesthal nach Aachen in der II. und III. Wagenklaſſe;
2) Perſonenzug von Aachen nach Köln;
3) Güterzug mit Perſonenbeförderung von Lüttich nach Aachen und Köln.

Nachmittags:

4) Perſonenzug von ganz Belgien nach Köln;
5) Perſonenzug von Lüttich nach Aachen.

Mit den Güterzügen werden auch Perſonen in drei Wagenklaſſen beför-

dert, von den Zwiſchenſtationen aber nur in ſo weit noch Raum vorhanden iſt.

Bei der Einfahrt in Preußen erfolgt die Reviſion der Wagen an der Grenze zu Herbesthal, diejenige des Gepäcks aber nach Maaßgabe der Beſtimmungen der Reiſenden zu Herbesthal, Aachen oder Köln. Bei der Einfahrt in Belgien erfolgt die Wagen= und Gepäck=Reviſion zu Verviers.

Hinſichtlich der Tarife ſind zwei anzuführen, nämlich der von Köln bis Herbesthal geltende und der für die Benutzung der Belgiſchen Eiſenbahnen gemeinſchaftlich entworfene Tarif.

A. Für den inneren Verkehr auf der Eiſenbahn zwiſchen Köln und Herbesthal.

a. Perſonen-Tarif.

(In Silbergroſchen.)

	bis Müngersdorf.			bis Königsdorf.			bis Horrem.			bis Buir.			bis Düren.			bis Langerwehe.			bis Eſchweiler.			bis Stolberg.			bis Aachen.			bis Herbesthal. (Eupen.)		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
Von Köln	6	4	3	12	9	6	16	12	8	26	20	13	35	25	18	42	30	21	48	36	24	52	40	26	60	45	30	76	56	38
Müngersdorf				6	4	3	10	7	5	20	15	10	30	22	15	36	27	18	42	30	21	46	34	23	55	40	27	70	52	35
Königsdorf							4	3	2	15	10	7	24	17	12	30	22	15	36	27	18	40	30	20	50	37	25	66	48	33
Horrem										10	7	5	20	15	10	26	20	13	32	24	16	35	25	18	45	35	22	60	45	30
Buir													8	6	4	16	12	8	24	17	12	26	20	13	35	25	18	50	37	25
Düren																8	6	4	15	10	7	20	15	10	25	20	13	40	30	20
Langerwehe																			6	4	3	10	8	5	18	14	9	34	24	17
Eſchweiler																						4	3	2	12	9	6	28	22	14
Stolberg																									8	6	4	24	18	12
Aachen																												16	12	8

Bemerkungen.

1) Zu Königsdorf und Horrem ſind bequeme Perſonenwagen aufgeſtellt, welche gleich nach Ankunft der Bahnzüge nach Bergheim et vice versa abgehen und die Perſon nebſt Effekten für 6 Sgr. befördern.

Eben ſo an der Zwiſchenſtation bei Eſchweiler, zu dem Preiſe von 2½ Sgr. Zu Köln, Aachen und Düren beſtehen ebenfalls Lokalwagen zur Beförderung der Paſſagiere zwiſchen den Bahnhöfen und den Städten. Die Tarife ſind an den Stationen angeheftet.

2) Die Reiſenden erhalten den Zutritt in die Verſammlungslokale der Stationshäuſer nur gegen Vorzeigung der gelöſten Fahrzettel. Nach dem dritten Abfahrtszeichen wird Niemand mehr zugelaſſen.

3) Den Fahrzettel muß jeder Reiſende bei ſich führen und ihn jederzeit zur Reviſion oder Abgabe bereit halten. Der an dem Zettel befindliche, zur Kontrole beſtimmte Koupon darf nur durch den Schaffner getrennt werden; Zettel ohne Koupon ſind beim Einſteigen in die Wagen ungültig. — Der Fahrzettel iſt nur für die darauf mit einem Stempel bezeichnete Fahrt gültig, und der Empfänger hat ſolchen gleich beim Empfange zu prüfen, ob derſelbe auf die beabſichtigte Fahrt lautet. Bezahltes Fahrgeld wird nicht zurückgegeben.

4) Eine durch beſondere Ereigniſſe unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Beförderung mit einem folgenden Zuge. Wer ohne Fahrzettel befunden wird, hat das Fahrgeld auf die ganze Länge der Bahn für den Platz, auf welchem er ſich befindet, nachzuzahlen.

5) Umtauſch eines Fahrzettels zu einer ſpäteren Fahrt kann nur in erweislichen Krankheitsfällen Statt finden, wenn der Koupon von demſelben noch nicht abgeriſſen iſt. Iſt der Koupon abgeriſſen oder wünſcht man von einer Zwiſchenſtation in einer beſſeren Wagenklaſſe weiter zu fahren, ſo iſt zu einem Zettel II. Klaſſe noch ein Zettel III. Klaſſe, zu einem Zettel III. Klaſſe noch ein zweiter Zettel der gleichen Klaſſe zu nehmen, um in die I. reſp. II. Klaſſe aufgenommen zu werden, wenn der Raum es geſtattet.

6) Kleine Kinder, welche im Arm getragen werden müſſen, ſind frei. Kinder unter 10 Jahren können mit Zetteln III. Klaſſe in Wagen I. und II. Klaſſe mitgenommen werden, unter der Bedingung, daß ihre Angehörigen ſie zwiſchen die Kniee oder auf den Schooß nehmen. In III. Klaſſe genügt für ein ſolches Kind nebſt der Perſon, welche es begleitet, ein gemeinſchaftliches Billet II. Klaſſe. Zwei Kinder nehmen bei der Fahrt in Wagen III zuſammen einen Fahrzettel dieſer Klaſſe. Kinder unter 10 Jahren bezahlen auf dem III. Platze die Hälfte der Preiſe.

7) In der I. Wagenklaſſe können Abtheilungen zu 8 Perſonen, in der II. Klaſſe Abtheilungen zu 10 und 15 Perſonen genommen werden. Die Zettel müſſen mindeſtens 2 Stunden vor der Abfahrt gelöſt ſein. Auf den Anhalteſtellen und überall, wo der Zudrang bei den Abferti-

gungsſtellen bedeutend iſt, muß das beſtimmte Fahrgeld in Bereitſchaft gehalten werden, da zum Wechſeln größerer Geldſtücke keine Zeit bleibt, und hat es Jeder ſich ſelbſt zuzuſchreiben, wenn er durch Verabſäumung dieſer nothwendigen Vorbereitung hinten angeſetzt oder zurückgelaſſen werden muß.

8) Das Tabakrauchen in der I. Wagenklaſſe iſt unter keiner Bedingung erlaubt; auch in der II. Klaſſe iſt es nur in den dazu beſtimmten und von Außen dafür bezeichneten ganzen Wagen oder Wagenabtheilungen geſtattet.

9) In jedem Expeditionslokal ſind Bücher zur Eintragung allenfallſiger Klagen und Beſchwerden ausgelegt.

b. Erhebungs-Tarif für Reiſegepäck, Equipagen, Pferde, Vieh u. ſ. w.

Von Köln	nach Müngersdorf.		nach Königsdorf.		nach Horrem.		nach Buir.		nach Düren.		nach Langerwehe.		nach Eſchweiler.		nach Stolberg.		nach Aachen.		nach Herbesthal. (Eupen.)	
	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.
Für 100 Pfd. Gepäck	—	2	—	2	—	4	—	6	—	8	—	10	—	12	—	14	—	16	—	20
„ 1 vierrädrige Equipage . .	—	—	2	12	3	18	4	24	6	—	7	6	8	12	9	18	11	—	13	18
„ 1 zweirädrige Equipage . .	—	—	1	18	2	12	3	6	4	—	4	24	5	18	6	12	7	10	9	—
„ 1, 2 oder 3 Pferde	—	—	1	24	2	20	3	18	4	14	5	12	6	10	7	6	8	12	10	6
„ 1 Wagenladung Vieh . . .	—	—	1	24	2	20	3	18	4	14	5	12	6	10	7	6	8	12	10	6
„ 1 Hund od. 1 Stück klein Vieh	—	2	—	2	—	2	—	3	—	4	—	6	—	8	—	9	—	10	—	12

Bemerkungen.

1) Reiſegepäck iſt nur dann taxfrei, wenn ſolches in leicht tragbaren Gegenſtänden, als: kleinen Nachtſäcken, Männerhutſchachteln, Reiſetaſchen, Schachteln und ſonſtigen Packeten beſteht, welche die Reiſenden ohne Beläſtigung für die übrigen Mitfahrenden unter den Sitzbänken der Perſonenwagen bequem niederlegen können. Für dieſe Gegenſtände, wovon jede Perſon nur ein Kolli mitnehmen kann, werden keine Gepäckſcheine ausgegeben und werden ſie auf Gefahr der Eigenthümer mitgeführt.

2) Für alles Reiſegepäck, welches der Fürſorge der Eiſenbahn-Verwaltung beim Transporte anvertraut wird, iſt nach dem Bruttogewicht und nach obigem Tarife eine Taxe zu entrichten, welche mindeſtens 4 Sgr. beträgt.

3) Bei der Preisberechnung werden Gewichtsſätze von 20 zu 20 Pfund zum Grunde gelegt, dergeſtalt, daß Quantitäten, welche die Hälfte dieſer Sätze, alſo 10 Pfund, überſteigen, für volle 20 Pfund, die 10 Pfund oder weniger wiegenden Quantitäten aber gar nicht gerechnet werden.

4) Das Gepäck muß, mit dem Namen des Eigenthümers und des Beſtimmungsorts bezeichnet, eine halbe Stunde vor der Abfahrt eingeliefert und das Frachtgeld dafür berichtigt ſein, widrigenfalls der Reiſende es ſich ſelbſt beizumeſſen hat, wenn die Beförderung mit dem betreffenden Zuge unterbleibt.

5) Das Gepäck wird in unbeſchränkter Quantität in den Gepäck-Expeditionen übernommen und es werden dagegen, wenn nicht andere Uebereinkunft getroffen, auf die betreffende Fahrt gültige Scheine ertheilt, durch welche der Werth des Gepäcks von der Geſellſchaft mit 1 Thlr. pro Pfund garantirt iſt.

6) Eine Verſicherung der Bagage kann gegen Entrichtung eines beſondern Aſſekuranzbetrages von 1 pro mille, welche der Frachttaxe angerechnet wird, erfolgen.

7) Die Geſellſchaft iſt lediglich laut Inhalt des Empfangſcheines dem Inhaber eines ſolchen verbindlich, weshalb letzterer ſorgfältig zu bewahren iſt, da das Gepäck nur gegen Zurückgabe des Scheines, welcher die Geſellſchaft von jedem weiteren Anſpruche befreit, ausgeliefert wird. In Ermangelung deſſelben iſt der Reiſende gehalten, vor der Aushändigung des Gepäcks befriedigende Legitimation und Sicherſtellung zu geben.

8) Die Reiſenden ſind verpflichtet, ihre Effekten ſofort nach Ankunft des Zuges in Empfang zu nehmen, widrigenfalls die durch den ertheilten Schein von der Geſellſchaft übernommene Garantie erliſcht. — Es iſt geſtattet, das Gepäck während 24 Stunden nach Ankunft des betreffenden Zuges den Gepäckabfertigungs-Beamten zur unentgeltlichen Aufbewahrung zu übergeben, jedoch ohne allen Anſpruch auf Garantie. —

Mangelhafte oder unzureichende Emballage hebt jeden Anſpruch wegen Beſchädigung des Gepäcks auf.

9) Gepäck, welches Flüſſigkeiten und andere Gegenſtände enthält, die auf irgend eine Weiſe Schaden verurſachen können, darf zur Mitnahme im Packwagen nicht eingeliefert werden, widrigenfalls der Eigenthümer für allen an dem fremden Gepäck und überhaupt entſtehenden Schaden verantwortlich iſt. — Eben ſo wenig dürfen geladene Gewehre mitgenommen werden.

10) Alles Gepäck, welches Reiſende mit ſich führen, wird unentgeltlich auf Koſten der Geſellſchaft von den Vorhöfen der Perſonenſtationen in die Bagagewagen und aus den Bagagewagen in die Vorhöfe geſchafft. Es bleibt daher auch allen andern Dienern u. ſ. w. der Eingang in die Bahnhöfe unterſagt. — Für die zur Wegſchaffung der Perſonen und des Gepäcks von den Vorhöfen der Stationen in die Städte Köln, Aachen und Düren nach den Beſtimmungsorten zu machenden Fahrten und Gänge ſind beſondere Zahlungsſätze beſtimmt, welche bei jeder Abfertigungsſtelle angeſchlagen ſind.

Equipagen-Transport.

1) Für den Transport eines Reiſewagens mit vier Rädern iſt 1 Thlr. 6 Sgr., für zweirädrige Wagen ſind 24 Sgr. pro Meile, nach vorſtehendem Tarife, zu zahlen.

2) Die Reiſewagen müſſen eine halbe Stunde im Voraus auf den Bahnhof geſchafft werden.

3) Auf den zur Equipagen-Aufnahme geeigneten Zwiſchenſtationen müſſen mitzunehmende Wagen am Tage vorher angekündigt werden.

4) Die im eigenen Wagen mitfahrenden Perſonen haben Fahrzettel für die III. Klaſſe zu löſen; wollen ſie indeß die Eiſenbahnwagen I. und II. Klaſſe benutzen, ſo nehmen ſie die entſprechenden Zettel.

Pferde- und Vieh-Transport.

1) Die Pferde werden, wie die Equipagen, in der Regel mit den Perſonenzügen befördert und müſſen auf den beiden Hauptſtationen eine Stunde vor Abgang des Zuges auf dem Bahnhofe eintreffen, auf den Zwiſchenſtationen aber am Tage vorher angemeldet werden. Die Fahrtaxe iſt aus vorſtehendem Tarife zu entnehmen.

2) Die zur Beaufſichtigung mitreiſenden Perſonen haben Fahrzettel zur III. Klaſſe zu löſen; auch werden Pferde ohne Beaufſichtigungsperſonal nicht befördert.

3) Von der zweckmäßigen Befeſtigung der Pferde müſſen die Eigenthümer oder Führer derſelben ſich ſelbſt überzeugen, indem die Geſellſchaft keine Entſchädigung für entſprungene oder beſchädigte Pferde leiſtet.

4) Viehtransporte können nur in ganzen Wagenladungen angenommen werden. Die Fahrtaxe beträgt 27 Sgr. pro Meile für den ganzen Transportwagen.

5) Ohne Beaufſichtigungsperſonal werden Thiere nicht befördert, und es haben die Wärter Fahrbillets III. Klaſſe zu löſen.

6) Hunde dürfen nicht in den Perſonenwagen, können aber in beſonderen Behältniſſen gegen eine im Tarif berechnete Fahrtaxe mitgenommen werden, wonach in keinem Falle unter 2 Sgr. erhoben wird. Sie dürfen in die Bahnhöfe nicht anders als feſtgebunden und an der Hand geführt gelangen.

c. Reglement für den Gütertransport.

Unabhängig von dem beſonderen Reglement nebſt Tarifen für den gemeinſchaftlichen Gütertransport-Dienſt auf der Rheiniſch-Belgiſchen Eiſenbahn ſind vom 1. November 1843 an folgende Beſtimmungen in Kraft getreten.

1) Die Güter werden in 5 Klaſſen getheilt, wie folgt:

I. Klaſſe:

Steinkohlen, Ziegelſteine, Pflaſterſteine, rohe und unbehauene Steine, Sand, Kies, Erden und Erze.

Tarif für einen Zentner.
(In Silbergroſchen.)

Von	nach									
	Köln.	Königsdorf.	Horrem.	Buir.	Düren.	Langerwehe.	Eſchweiler.	Stolberg.	Aachen.	Herbesthal.
Köln	—	1	1¼	1¾	2	2¼	2½	2¾	3	3½
Königsdorf . .	¾	—	¾	1	1¼	1¾	2	2¼	2½	3
Horrem	1	¾	—	¾	1	1¼	1¾	2	2¼	2¾
Buir	1¼	1	¾	—	¾	1	1½	1¾	2	2½
Düren	1½	1¼	1	¾	—	¾	1	1¼	1¾	2¼
Langerwehe . .	1¾	1½	1¼	1	¾	—	¾	1	1½	2
Eſchweiler . . .	2	1¾	1½	1¼	1	¾	—	¾	1	1¾
Stolberg . . .	2¼	2	1¾	1½	1¼	1	¾	—	¾	1½
Aachen	2½	2¼	2	1¾	1½	1¼	1	¾	—	1
Herbesthal . .	3	2¾	2½	2¼	2	1¾	1½	1¼	1	—

Dieſe Güter werden nur in vollſtändigen Wagenladungen von mindeſtens 80 Ztr. zur Verſendung bis zur Station des Beſtimmungsortes angenommen. Das Laden und Entladen beſorgen die Abſender und Empfänger auf eigene Gefahr und Koſten.

II. Klaſſe.

Dieſe Klaſſe enthält: Asphalt, Beinſchwärze, Blei (in Blöcken, gewalzt und in Rollen), Braunkohlen, Braunſtein (in Fäſſern), Eiſen (Bruch-, Stab-, Stangen- und rohes in Gänſen und in Maſſeln), Eiſenguß (grobe Stücke, wobei nicht für Bruch garantirt wird), Farbholz (in Blöcken), Getreide (in Säcken), Harz (in Fäſſern), Häute (geſalzene), Holz (Bau-, Brenn-, Werkholz, Bretter, Schwellen u. ſ. w.), Kalk (in Tonnen), Kartoffeln

(verpackt), Knochenmehl (verpackt), Potloh, Schienen und Schienenſtühle, Steine (bearbeitete, mit Ausnahme der zur I. Klaſſe gehörigen Ziegel- und Pflaſterſteine), Schwerſpath (in Fäſſern), Gips und Traß (in Säcken und Tonnen).

Tarif für einen Zentner.
(In Silbergroſchen.)

Von	nach Köln.	Königsdorf.	Horrem.	Buir.	Düren.	Langerwehe.	Eſchweiler.	Stolberg.	Aachen.	Herbesthal.
Köln	—	1	1½	2	2¼	2¾	3	3½	4	4½
Königsdorf	1	—	¾	1	1¼	1¾	2¼	2¾	3	3½
Horrem	1½	¾	—	¾	1	1¼	1¾	2¼	2¾	3¼
Buir	2	1	¾	—	¾	1	1½	1¾	2¼	2¾
Düren	2¼	1¼	1	¾	—	¾	1	1¼	1¾	2¼
Langerwehe	2¾	1¾	1¼	1	¾	—	¾	1	1½	2
Eſchweiler	3	2¼	1¾	1½	1	¾	—	¾	1	1¾
Stolberg	3½	2¾	2¼	1¾	1¼	1	¾	—	¾	1½
Aachen	4	3	2¾	2¼	1¾	1½	1	¾	—	1¼
Herbesthal	4½	3½	3¼	2¾	2¼	2	1¾	1½	1¼	—

Die Fracht wird in vollen Zentnern erhoben, indem 50 Pfund und darüber zu einem vollen Zentner, weniger als 50 Pfund aber nicht berechnet werden.

Der Abſender hat beim Aufladen, der Empfänger der Güter beim Abladen Hülſe zu ſtellen.

Das Abholen und Abliefern am Hauſe zu Köln und zu Aachen beſorgt ausnahmsweiſe auf Verlangen die Geſellſchaft zu einem zu vereinbarenden Preiſe.

Der kubiſche Inhalt von trockenem Bau- und Nutzholz wird nach den Hartig'ſchen Tafeln berechnet und das Gewicht für den Kubikfuß hartes Holz zu 50 Pfund, für weiches Holz zu 40 Pfund feſtgeſetzt.

Für ganz friſches oder naſſes Holz, ſowie für Brennholz, wird wegen der Gewichtsſchätzung beſondere Uebereinkunft vorbehalten.

Für volle Ladungen von Gütern der II. Klaſſe (von mindeſtens 80 bis höchſtens 90 Ztr.) wird ein ermäßigter Frachtpreis in der Art gewährt, daß für ſolche Gegenſtände, welche ſtets unbedeckt verladen werden und deren Transport nicht feuergefährlich iſt, der obige Tarifſatz der I. Klaſſe, wie ſolcher für Güter, welche in der Richtung von Köln nach der belgiſchen Grenze gehen, feſtgeſetzt iſt, in Anwendung kommt, in welchem Falle jedoch keine Rabattvergütung gewährt wird.

III. Klaſſe.

Dieſe Klaſſe begreift die Güter, welche nicht zur I., II., IV. und V. Klaſſe gehören.

Tarif für einen Zentner.
(In Silbergroschen.)

Von	nach									
	Köln.	Königsdorf.	Horrem.	Buir.	Düren.	Langerwehe.	Eschweiler.	Stolberg.	Aachen.	Herbesthal.
Köln	—	**2**	**2¼**	**2¾**	**3¼**	**3¾**	**4¼**	**4¾**	**6**	**6½**
Königsdorf . .	**2**	—	1	1½	2¼	2¼	2¾	3¼	4½	5
Horrem . . .	**2¼**	1	—	1	2	1¾	2¼	2¾	3¾	4½
Buir	**2¾**	1½	1	—	1½	1½	1¾	2¼	3¼	3¾
Düren	**3¾**	2¼	2	1½	—	1½	2	2¼	3¼	3¼
Langerwehe . .	**3¾**	2¼	1¾	1½	1½	—	1	1½	2¼	2¾
Eschweiler . . .	**4¼**	2¾	2¼	1¾	2	1	—	1	2	2¼
Stolberg . . .	**4¾**	3¼	2¾	2¼	2¼	1½	1	—	1½	1¾
Aachen	**6**	**4½**	**3¾**	**3¼**	**2¾**	**2¼**	**2**	**1½**	—	**1½**
Herbesthal . .	**6½**	5	4½	3¾	3¼	2¾	2¼	1¾	1½	—

Bei den mit größern Ziffern bezeichneten Preiſen iſt die Abholung oder Zuſtellung zu Köln oder zu Aachen mit einbegriffen.

Die Fracht von Zentnertheilen wird von 10 zu 10 Pfund berechnet; ein nicht voller Zehntelzentner kommt wie voll zur Berechnung.

Für volle Ladungen von Gütern der III. Klaſſe (von mindeſtens 80 bis höchſtens 90 Ztr.) wird ein ermäßigter Frachtpreis in der Art gewährt, daß der obige Tarifſatz der II. Klaſſe in Anwendung kommt, in welchem Falle eine weitere Rabattvergütung nicht gewährt wird.

IV. Klaſſe.

Dieſe begreift das Eilgut, welches mit den zuerſt abgehenden Perſonenzügen verſendet und nach Ankunft am Beſtimmungsorte ſchnell abgeliefert werden ſoll.

In Köln und in Aachen wird ans Haus, in den übrigen Orten bis zur Station geliefert.

Tarif für einen Zentner.
(In Silbergroſchen.)

Von	nach									
	Köln.	Königsdorf.	Horrem.	Buir.	Düren.	Langerwehe.	Eschweiler.	Stolberg.	Aachen.	Herbesthal.
Köln	—	2	4	6	8	10	12	14	16	20
Königsdorf . .	2	—	6	4	6	8	10	12	14	18
Horrem . . .	4	2	—	2	4	6	8	10	12	16
Buir	6	4	2	—	2	4	6	8	10	14
Düren	8	6	4	2	—	2	4	6	8	12
Langerwehe . .	10	8	6	4	2	—	2	4	6	10
Eschweiler . . .	12	10	8	6	4	2	—	2	4	8
Stolberg . . .	14	12	10	8	6	4	2	—	2	6
Aachen	16	14	12	10	8	6	4	2	—	4
Herbesthal . .	20	18	16	14	12	10	8	6	4	—

Die Fracht von Zentnertheilen wird von 10 zu 10 Pfund oder in Zehntelzentnern berechnet; ein nicht voller Zehntelzentner kommt wie voll zur Berechnung.

Die Güter ſind ſpäteſtens eine Stunde vor Abgang des Zuges zur Verſendung einzuliefern.

V. Klaſſe.

Dieſe Klaſſe begreift baares Geld, kourshabende Papiere und Werthſtücke.

Vorbehaltlich besonderer Vereinbarung finden die Verſendungen nur zwiſchen Köln, Aachen und Düren Statt.

Tarif.
(In Silbergroſchen.)

Betrag.	Von Köln nach		Von Düren nach		Von Aachen nach	
	Düren.	Aachen.	Köln.	Aachen.	Düren.	Köln.
Für 500 Thlr. und darunter . . .	10	15	10	10	10	15
Für jede 100 Thlr. mehr (Zwiſchenbeträge für voll gerechnet) . . .	2	3	2	2	2	3

Die Verpackung muß ſehr gut, je nach der Schwere in Fäſſern, Kiſten oder ſtarker doppelter Leinwand, bei Gold und Papier in verſchnürten und verſiegelten Packeten geſchehen. Inhalt und Werth giebt der Verſender auf dem Frachtbriefe an.

Die Aufgabe erfolgt zu Köln ſpäteſtens $1\frac{1}{2}$ Stunde vor Abgang des Perſonenzuges, mit welchem die Beförderung geſchehen ſoll. In Düren und Aachen, wo die Aufgabe im Bahnhof erfolgt, wird dieſe Friſt auf 1 Stunde feſtgeſetzt.

Die Aufnahme muß gegen Quittung in Aachen und in Düren im Bahnhofe, zu Köln im Direktions-Lokale (Trankgaſſe Nr. 8) geſchehen, und zwar, wenn den Adreſſaten die Ankunft Vormittags angezeigt wird, am nämlichen Tage, und wenn ihnen dieſe Anzeige Nachmittags gemacht wird, ſpäteſtens bis Mittag des folgenden Tages. Nach Ablauf dieſer Friſten haftet die Geſellſchaft in keinerlei Weiſe für die Güter der V. Klaſſe.

Auf Verlangen der Adreſſaten beſorgt die Geſellſchaft gegen vorläufig eingehändigte Quittung die Ablieferung ins Haus gegen Beſtellgeld. Dieſes beträgt in Köln, Düren und Aachen:

5 Sgr. für 1000 Thlr. und darunter,
2 „ „ jede 1000 Thlr. mehr, Zwiſchenbeträge für voll gerechnet.

Allgemeine Beſtimmungen.

Sehr voluminöſe und viel Raum erfordernde, auch ſehr ſchwierig zu verladende Gegenſtände gehören nicht zu den Tarifklaſſen, ſondern werden nach beſonderer Uebereinkunft transportirt.

Die Fracht wird nach Zollgewicht, von welchem 100 Pfund (= 50 Kilogramme) auf den Zentner gehen, berechnet.

Wie wenig auch das Gewicht einer einzelnen Sendung betrage, ſo wird für eine ſolche doch nie weniger gerechnet, als: von Köln nach Aachen und bis Herbesthal oder umgekehrt 5 Sgr., nach oder von Zwiſchenorten 4 Sgr.

Bruchtheile von Silbergroſchen werden nicht bezahlt, indem ſolche unter 6 Pf. gar nicht, dagegen die von 6 Pf. und darüber zu einem vollen Silbergroſchen berechnet werden.

Poſtpflichtige Güter (Kolli, die nicht über 2 Pfund wiegen) werden nur von der Königl. Poſtverwaltung zum Transporte übernommen.

Die Geſellſchaft haftet nicht für Bruch oder Beſchädigung leicht zerbrechlicher Gegenſtände, welche nicht durch genügende Emballage geſchützt ſind. Sonſt aber haftet ſie bei allen Gütern für äußerliche Beſchädigung von der Uebernahme bis zur Ablieferung, den Fall der höhern Gewalt ausgenommen und unbeſchadet der betreffenden beſonderen Beſtimmungen.

B. Gemeinſchaftlich mit den Belgiſchen Eiſenbahnen.

a. Perſonen-Tarif.

(In Thalern und Silbergroſchen.)

Abgangsorte.	Herbesthal. (Eupen.)				Aachen.				Eſchweiler.				Düren.				Köln.			
	Reiſende.			Gepäck 100 Kilog.	Reiſende.			Gepäck 100 Kilog.	Reiſende.			Gepäck 100 Kilog.	Reiſende.			Gepäck 100 Kilog.	Reiſende.			Gepäck 100 Kilog.
	I.	II.	III.		I.	II.	III.		I.	II.	III.		I.	II.	III.		I.	II.	III.	
Verviers	— 12	— 10	— 6	— 8	— 28	— 22	— 14	— 16	1 10	1 2	— 20	— 20	1 22	1 10	— 26	1 2	2 28	2 6	1 14	1 18
Lüttich	— 28	— 22	— 14	— 22	1 14	1 4	— 22	1 —	1 26	1 14	— 28	1 4	2 8	1 22	1 4	1 16	3 14	2 18	1 22	2 2
Tirlemont	1 26	1 14	— 28	1 14	2 12	1 26	1 6	1 22	2 24	2 6	1 12	1 26	3 6	2 14	1 18	2 8	4 12	3 10	2 6	2 24
Löwen	2 8	1 22	1 4	1 16	2 24	2 4	1 12	1 24	3 6	2 14	1 18	1 28	3 18	2 22	1 24	2 10	4 24	3 18	2 12	2 26
Mecheln	2 20	2 4	1 10	1 22	3 6	2 16	1 18	2 -	3 18	2 26	1 24	2 4	4 —	3 4	2 —	2 16	5 6	4 —	2 18	3 2
Antwerpen	3 2	2 12	1 16	2 —	3 18	2 24	1 24	2 8	4 —	3 4	2 —	2 12	4 12	3 12	2 6	2 24	5 18	4 8	2 24	3 10
Brüſſel	2 28	2 8	1 14	1 28	3 14	2 20	1 22	2 6	3 26	3 —	1 28	2 10	4 8	3 8	2 4	2 22	5 14	4 4	2 22	3 8
Gent	3 14	2 22	1 22	2 16	4 —	3 4	2 —	2 24	4 12	3 14	2 6	2 28	4 24	3 22	2 12	3 10	6 —	4 18	3 —	3 26
Brügge	4 8	3 10	2 4	3 2	4 24	3 22	2 12	3 10	5 6	4 2	2 18	3 14	5 18	4 10	2 24	3 26	6 24	5 6	3 12	4 12
Oſtende	4 20	3 20	2 10	3 10	5 6	4 2	2 18	3 18	5 18	4 12	2 24	3 22	6 —	4 20	3 —	4 4	7 6	5 16	3 18	4 20
Courtray	4 8	3 10	2 4	3 2	4 24	3 22	2 12	3 10	5 6	4 2	2 18	3 14	5 18	4 10	2 24	3 26	6 24	5 6	3 12	4 12

Bemerkungen.

Für kleine Kinder, welche getragen werden müſſen, wird kein Fahrgeld bezahlt. Aeltere Kinder unter 10 Jahren können mit Zetteln III. Klaſſe in Wagen I. und II. Klaſſe mitgenommen werden. In der III. Klaſſe genügt für ein ſolches Kind nebſt der Perſon, welche es begleitet, ein gemeinſchaftlicher Zettel II. Klaſſe. Zwei Kinder nehmen bei der Fahrt im Wagen III. Klaſſe zuſammen einen Fahrzettel dieſer Klaſſe.

Jedem Reiſenden, welcher die Grenze paſſirt, wird ein rheiniſcher und ein belgiſcher Fahrzettel überliefert, welche er aufzubewahren hat, bis dieſelben von den Schaffnern koupirt und ſpäter eingezogen werden.

Der Gepäcktransport findet nach den beſtehenden Reglements und dem vorſtehenden Tarif Statt. — Bei der Preisberechnung werden Gewichtsſätze von 20 zu 20 Pfund zum Grunde gelegt, dergeſtalt, daß Quantitäten, welche die Hälfte dieſer Sätze, alſo 10 Pfund, überſteigen, für volle 20 Pfund, die 10 Pfund oder weniger wiegenden Quantitäten aber gar nicht gerechnet werden. Das Minimum der Taxe iſt 4 Sgr.

Das Gepäck muß, mit dem Namen des Eigenthümers und des Beſtimmungsortes bezeichnet, eine halbe Stunde vor der Abfahrt eingeliefert und das Frachtgeld dafür berichtigt werden, widrigenfalls der Reiſende es ſich ſelbſt beizumeſſen hat, wenn die Beförderung mit dem betreffenden Zuge unterbleibt.

Bei der Einfahrt in Belgien oder in Preußen dürfen die Reiſenden, den Zollvorſchriften gemäß, keinerlei Effekten bei ſich in den Perſonenwagen halten, ſondern es müſſen ſolche durch die Verwaltung eingeſchrieben und in den Bagagewagen verſchloſſen werden.

Eine Verſicherung der Bagage iſt gegenſeitig zuläſſig zu 1 Sgr. pro mille des Deklarationswerthes hinzugerechnet zu der Frachttaxe.

Jeder Reiſende erhält einen Gepäckzettel, welchen er bis zum Beſtimmungsorte aufzuheben hat, wo er gegen das Gepäck ausgewechſelt wird.

Vom 28. Auguſt 1844 werden auf den Stationen zu Köln und zu Aachen direkte Fahrbillets nach London ausgegeben, welche auf Einen Monat gültig ſind und den Reiſenden die Bequemlichkeit gewähren, in den Hauptzwiſchenorten (Aachen, Verviers, Lüttich, Löwen, Brüſſel, Antwerpen, Gent, Brügge, Oſtende) ſich beliebig aufhalten zu können.

Die Abfahrt der Dampfſchiffe von Oſtende erfolgt täglich (Montag ausgenommen) um 8—9 Uhr Morgens; die Ueberfahrt bis Dover dauert fünf Stunden, die Fahrt von Dover bis London per Eiſenbahn 3½ Stunde, ſo daß die Züge, einſchließlich des Aufenthalts an dem Zollamte zu Dover, gegen 5—6 Uhr in London eintreffen.

Die Ankunft der Eiſenbahnzüge in Oſtende findet täglich gegen 9 Uhr Abends Statt:

Preiſe der Fahrbillets.

	I. Klaſſe. Thlr.	I. Klaſſe. Sgr.	II. Klaſſe. Thlr.	II. Klaſſe. Sgr.
I. Von Köln bis London	21	—	11	17

welche ſich theilen wie folgt:

	I. Klaſſe. Thlr.	I. Klaſſe. Sgr.	II. Klaſſe. Thlr.	II. Klaſſe. Sgr.
Von Köln bis Oſtende .	7	6	5	16
„ Oſtende bis Dover	7	10	3	20
„ Dover bis London	6	14	2	11

	I. Klaſſe. Thlr.	I. Klaſſe. Sgr.	II. Klaſſe. Thlr.	II. Klaſſe. Sgr.
II. Von Aachen bis London	19	—	10	2

welche ſich theilen wie folgt:

	I. Klaſſe. Thlr.	I. Klaſſe. Sgr.	II. Klaſſe. Thlr.	II. Klaſſe. Sgr.
Von Aachen bis Oſtende	5	6	4	1
„ Oſtende bis Dover	7	10	3	20
„ Dover bis London	6	14	2	11

Das Nähere iſt auf den Stationen zu Köln und zu Aachen zu erfragen.

aa. Tarif für den Equipagen-Transport.

	Herbesthal. (Eupen.)				Aachen.				Eſchweiler.				Düren.				Köln.			
	4 rädrige.		2 rädrige.		4 rädrige.		2 rädrige.		4 rädrige.		2 rädrige.		4 rädrige.		2 rädrige.		4 rädrige.		2 rädrige.	
	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.
Verviers	3	6	2	4	5	24	3	24	8	12	5	16	10	24	7	4	16	24	11	4
Lüttich	7	6	4	24	9	24	6	14	12	12	8	6	14	24	9	24	20	24	13	24
Tirlemont	16	—	10	20	18	18	12	10	21	6	14	2	23	18	15	20	29	18	19	20
Löwen	19	6	12	24	21	24	14	14	24	12	16	6	26	24	17	24	32	24	21	24
Mecheln	21	18	14	12	24	6	16	2	26	24	17	21	29	6	19	12	35	6	23	12
Antwerpen	24	24	16	16	27	12	18	6	30	—	19	28	32	12	21	16	38	12	25	16
Brüſſel	24	—	16	—	26	18	17	20	29	6	19	12	31	18	21	—	37	18	25	—
Gent	31	6	20	24	33	21	22	14	36	12	24	6	38	24	25	24	44	24	29	24
Brügge	38	12	25	18	41	—	27	8	43	18	29	—	46	—	30	18	52	—	34	18
Oſtende	41	18	27	22	44	6	29	12	46	24	31	4	49	6	32	22	55	6	36	22
Courtray	38	12	25	18	41	—	27	8	43	18	29	—	46	—	30	18	52	—	34	18

bb. Tarif für den Pferde- und Vieh-Transport.

	Herbesthal. (Eupen.)				Aachen.				Eſchweiler.				Düren.				Köln..			
	Pferde oder Vieh in Wagenladungen.		1 Hund oder 1 Stück kleines Vieh.		Pferde oder Vieh in Wagenladungen.		1 Hund oder 1 Stück kleines Vieh.		Pferde oder Vieh in Wagenladungen.		1 Hund oder 1 Stück kleines Vieh.		Pferde oder Vieh in Wagenladungen.		1 Hund oder 1 Stück kleines Vieh.		Pferde oder Vieh in Wagenladungen.		1 Hund oder 1 Stück kleines Vieh.	
	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.	Thlr.	ſg.
Verviers	2	12	—	4	4	6	—	6	6	8	—	8	8	4	—	12	12	18	—	16
Lüttich	5	12	—	8	7	6	—	10	9	8	—	12	11	4	—	16	15	18	—	20
Tirlemont	12	—	—	16	13	24	—	18	15	26	—	20	17	22	—	24	22	6	—	28
Löwen	14	12	—	20	16	6	—	22	18	8	—	24	20	4	—	28	24	18	1	2
Mecheln	16	6	—	22	18	—	—	24	20	2	—	26	21	28	1	—	26	12	1	4
Antwerpen	18	18	—	26	20	12	—	28	22	14	1	—	24	10	1	4	28	24	1	8
Brüſſel	18	—	—	24	19	24	—	26	21	26	—	28	23	22	1	2	28	6	1	6
Gent	23	12	1	2	25	6	1	4	27	8	1	6	29	4	1	10	33	18	1	14
Brügge	28	24	1	8	30	18	1	10	32	20	1	12	34	16	1	16	39	—	1	20
Oſtende	31	6	1	12	33	—	1	14	35	2	1	16	36	28	1	20	41	12	1	24
Courtray	28	24	1	8	30	18	1	10	32	20	1	12	34	16	1	16	39	—	1	20

Bemerkungen.

1) Die Reiſenden, welche in ihren Wagen mitfahren, nehmen Zettel III. Klaſſe. Wollen dieſelben in den Eiſenbahnwagen I. und II. Klaſſe Platz nehmen, ſo löſen ſie Zettel der gewählten Klaſſe.
2) Pferde und Vieh werden nur in ganzen Wagenladungen zum Satz von 27 Sgr. pro Meile nach vorſtehendem Tarif transportirt.

c. Die Taxe für Gelder iſt:

1) auf der Belgiſchen Bahn:

1) 1 pro mille für Strecken von mehr als 20 lieues,
2) ½ pro mille für kürzere Strecken.

2) auf der Rheiniſchen Bahn:

1) 1 pro mille für die ganze Bahnſtrecke,
2) ½ pro mille für kürzere Strecken.

Die beiden vereinigten Taxen bilden den gemeinſchaftlichen Tarif. In keinem Falle darf die Taxe weniger betragen als
1 Fr. in Belgien,
½ Thlr. auf der Rheiniſchen Bahn.

d. Tarif
für die Beförderung der Güter auf der Rheiniſchen und den Belgiſchen Eiſenbahnen.

1) Verſendung in Ladungen von 90 Zentnern.

I. Klaſſe. Benennung der Gegenſtände.

Asphalt; Amarilſteine; Aſche; Braunſtein; Dünger; Dachpfannen und Dachziegel; Eiſen (Bruch-, -Feile, Stab-, Stangen- und rohes in Gänſen und Maſſeln); Eiſenguß (grobe Stücke); grobe Eiſenwaaren (in Fäſſern und Kiſten); Erze; Erden; Griffel; Holz im Allgemeinen, Blöcke und Bretter, Bauholz, Farbholz in Blöcken, Brennholz; Harz; Kies; Kleeſaamen; Knochen (verpackt); Metalle, gegoſſene, in Blöcken oder Stangen; Mennige; Marmor in Blöcken; Mineralwaſſer (in Kiſten); Obſt (getrocknetes); Oelkuchen; Schiefer; Schmergel; Steinkohlen; Steine (rohe und unbehauene, Schleif- und Flintenſteine, Pflaſterſteine, Mühlen- und Lithographirſteine); Syrup; Schmalte; Schmelztiegel; Salpeter; Sand; Schwerſpath; Salz; Traßſteine; Vitriol; Wachholderbeeren; Waſſerblei oder Potloh; Ziegelſteine; — und überhaupt ähnliche Gegenſtände.

Transportpreiſe
für 100 Kilogramme (2 Zentner) von Station zu Station.

(In Silbergroſchen.)

Von	nach							
	Verviers.	Lüttich.	Mecheln.	Antwerpen.	Brüſſel.	Gent.	Oſtende.	Courtray.
Köln . .	8	10	16¾	18	17¾	21	25¾	24
Aachen . .	2½	4½	11¼	12½	12	15¼	20	18½

II. Klaſſe. Benennung der Gegenſtände.

Auſtern und Muſcheln; Baumwolle; Bier; Braunkohlen; Beinſchwärze; Bleiweiß; Borax; Borſten; Eiſen- (Sturz-) Blech; Elephantenzähne; Eſſig; Flachs und Werg (emballirt); Fiſche; Fenſterglas in Kiſten; Farbholz (verpackt); Garn; Glasſcherben; Gußwaaren (rohe und unbearbeitete); Gyps; Getreide und Hülſenfrüchte; Häute, rohe und geſalzene; Kalk in Säcken und Fäſſern; Kartoffeln; Kleie; Kaffee; Korinthen; Krapp; Kurkume; Lumpen, Lappen und Papierſpähne; Lohe in Säcken; Mehl; Nägel; Nürnberger Waaren; Potaſche; Quercitron; Reiß; Steine (behauene); Sämereien; Soda; Schienen und Schienenſtühle; Schwefel in Stangen; Schellack; Tauwerk (altes); Theer; Töpferwaaren; Tabak in Blättern und Stielen; Traß in Fäſſern; Thran; Weißblech; Weinſtein; Wein; Wolle; Zucker (roher und raffinirter); — und überhaupt ähnliche Gegenſtände.

Transportpreiſe
für 100 Kilogramme (2 Zentner) von Station zu Station.

(In Silbergroſchen.)

Von	nach							
	Verviers.	Lüttich.	Mecheln.	Antwerpen.	Brüſſel.	Gent.	Oſtende.	Courtray.
Köln . .	10½	12½	19½	21¼	21	24½	29⅓	28
Aachen . .	3¼	5¼	12½	14	13½	17½	22½	21

III. Klaſſe. Alle in der I. und II. Klaſſe nicht benannten Gegenſtände.

Transportpreiſe
für 100 Kilogramme (2 Zentner) von Station zu Station.

(In Thalern und Silbergroſchen.)

Von	nach															
	Verviers.		Lüttich.		Mecheln.		Antwerpen.		Brüſſel.		Gent.		Oſtende.		Courtray.	
Köln .	—	12	—	15	—	23¼	—	25¼	—	24¾	—	29¼	1	5¼	1	3¾
Aachen	—	3½	—	6½	—	15	—	16¾	—	16½	—	21	—	27	—	25

2) Verſendung in unvollſtändigen Ladungen.

IV. Klaſſe. Alle Gegenſtände ohne Unterſchied.

(In Thalern und Silbergroſchen.)

Von	nach															
	Verviers.		Lüttich.		Mecheln.		Antwerpen.		Brüſſel.		Gent.		Oſtende.		Courtray.	
a. Von über 10 bis 90 Ztr. (500 bis 4500 Kilogr.)																
Köln .	—	12¾	—	16¾	—	28	1	¾	1	—	1	6	1	14	1	11½
Aachen	—	4	—	8	—	19¼	—	22	—	21¼	—	27¼	1	5¼	1	2¾
b. Von 1 bis 10 Ztr. (50 bis 500 Kilogr.)																
Köln .	—	16	—	20¾	1	5¼	1	8½	1	7½	1	14¾	1	25¼	1	22
Aachen	—	4¾	—	9½	—	24	—	27¼	—	26½	—	26½	1	14	1	10¾
c. Von über 10 bis unter 100 Pfd. Zollgewicht. (5 bis 50 Kilogr.)																
Köln .	1	6	1	16	2	14	2	20	2	18	3	2	3	24	3	16
Aachen	—	12	—	22	1	20	1	26	1	24	2	8	3	—	2	22

d. Von über 2 bis zu 10 Pfd. (1 bis 5 Kilogr.) Zollgewicht pack- oder kolliweiſe, für jede Entfernung, einſchließlich der Zuſtellung, 10 Sgr.

Die Transportpreiſe für die übrigen Abfahrts- und Ankunfts-Stationen werden nach obigen Maaßgaben berechnet.

Bemerkungen.

1) Die Klaſſifikation der Güter und die Transportpreiſe pro Meile und pro 100 Kilogramme weiſen vorſtehende Tabellen nach.

2) Die Preiſe ſind für den Transport von Station zu Station berechnet. Für das Abholen oder die Beſorgung an die Wohnung des Empfängers werden die Preiſe in Belgien für jede Beſorgung um 20 Centimes pro 100 Kilogr. und auf der Rheiniſchen Eiſenbahn mit 9 Pf. pro Zentner für Abholen und 9 Pf. für Zuſtellen zu Köln und zu Aachen erhöht. — Das Minimum einer Erhebung für dergleichen Beförderungen von Frachtgütern beträgt 2 Sgr. (25 Cent.).

3) Als Taxfuß gilt von der einen Seite der Franc (8 Sgr.), von der andern der Thaler, gerechnet zu 3 Fr. 75 Cent.

4) Als Gewichtsfuß gilt der metriſche Zentner (100 Kilogr. = 2 Ztr.).

5) Eine volle Ladung beträgt 4000—5000 Kilogr. und kann nur mittelſt eines Frachtbriefes abgefertigt werden.

6) Die geringſte Zahlung, es ſei für welche Güter es wolle, beträgt für die Belgiſche Bahn 60 Cent. und für die Rheiniſche 5 Sgr. (65 Cent.).

7) Alle Groſchen- oder Decimen- (10 Cent.) Theile werden, wenn ſie die Hälfte überſchreiten, zu ganzen vervollſtändigt, unter der Hälfte bleiben ſie unberückſichtigt.

8) Für jeden Vorſchuß von mehr als 5 Thlr. (auf der Belgiſchen Eiſenbahn von mehr als 20 Fr.) wird, wenn das Expeditions-Büreau ihn übernehmen kann, eine Proviſion von 1 Prozent erhoben.

9) Jede unrichtige Deklaration giebt das Recht zur Erhebung der fünffachen Taxe, unbeſchadet der weitern geſetzlichen Folgen.

10) Die Abfertigungsſtellen nehmen keine Waaren zum Transport in das Ausland an, wenn dieſelben nicht mit einer vollſtändigen vorſchriftsmäßigen Deklaration und einem Frachtbrief begleitet ſind. Sie können die Beförderung der Waaren bei der Abfahrt oder die Verſendung an der Grenze ſuspendiren, wenn Zweifel über die Richtigkeit der Deklaration oder der Identität der Güter entſtehen.

11) Gegenſtände, die nur 2 Pfund (1 Kilogr.) oder weniger wiegen, können von der Rheiniſchen Eiſenbahn-Verwaltung nicht angenommen und müſſen an die Poſt zurückgewieſen werden.

12) Diejenigen Güter, welche von Station zu Station befördert werden, müſſen 24 Stunden nach ihrer Ankunft am Beſtimmungsorte umgeladen und abgefahren ſein. Nach Verlauf dieſer Friſt iſt die Verwaltung nicht mehr für dieſelben verantwortlich. Eine Ablagerung auf den Bahnhöfen kann, wenn der Raum es geſtattet, gegen Entrichtung einer Lagergebühr von 1 Sgr. (12½ Cent.) pro 100 Kilogr. (in Belgien von 1 Dec. oder 10 Cent.) pro Tag geſtattet werden, — beſondere Uebereinkunft vorbehalten. — Für jeden innerhalb 24 Stunden nicht abgeladenen Wagen wird eine Taxe von 1⅓ Thlr. (5 Fr.) pro Wagen und pro Tag bezahlt.

13) Das Auf- und Abladen der rohen Produkte, als: Holz, Kohlen, Roheiſen, Kalk, Steine, beſorgt der Abſender und der Empfänger auf ſeine

Koſten. Die Verwaltung übernimmt dies Geſchäft für 12 Sgr. (1 Fr. 50 Cent.) pro Ab- oder Aufladung für jeden Transportwagen.

14) Die Güter können frankirt oder unfrankirt (franco oder in Fracht) abgefertigt werden.

15) Die Zuſtellung an die Wohnung, bei Quantitäten von mehr als 500 Kilogramme findet auf Verlangen, — bei geringeren Quantitäten aber jedenfalls Statt.

16) Zu Köln und zu Aachen erfolgt die Zuſtellung nur bis zum Königlichen Haupt-Steuer- (Zoll-) Amt.

17) Vollſtändige Ladungen, welche aus Gütern beſtehen, die zu verſchiedenen Klaſſen gehören, werden zum Preiſe derjenigen Klaſſe berechnet, zu welcher die höher tarifirten eingetheilt ſind.

k. Verzinſung, Dividende.

Für die 18000 Stamm-Aktien à 250 Thlr. = 4,500000 Thlr. ſind während der Bauzeit 5 Prozent Zinſen gezahlt worden. Durch Beſchluß der außerordentlichen General-Verſammlung vom 13. Mai 1844 iſt jedoch, wie wir im geſchichtlichen Theile der Bahn geſehen haben, feſtgeſetzt worden, daß die Zahlung der am 2. Januar 1844 fällig werdenden Zins-Koupons bis zum 1. Juli 1845 ſuspendirt bleibe. Dagegen ſind die ausgegebenen, am 2. Januar 1845 und ſpäter fällig werdenden Zins-Koupons der Stamm-Aktien für ungültig erklärt und ſoll der ſich herausſtellende disponible Reinertrag unter die Aktionäre als Dividende vertheilt werden.

Die 2,500000 Thlr. Prioritäts-Aktien erhalten 4 Prozent Zinſen, und haben den Vorzug, hinſichtlich der Verzinſung und der Amortiſation, vor den vom Staate zu $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinſen garantirten $1\frac{1}{4}$ Millionen Thaler Aktien.

Zur völligen Herſtellung der Bahn werden nach Beſchluß der General-Verſammlung vom 19. Auguſt 1844 noch 1,250000 Thlr. angeliehen, die 4 Proz. aus den Erträgen vorab beziehen und an dem Reinertrage pro rata mit den übrigen Aktien gleichſtehen, nachdem dieſelben ebenfalls 4 Proz. bezogen haben.

l. Perſonen-Frequenz.

Im Jahre 1839 fuhren während 5 Monaten 52950 Perſonen zwiſchen Köln und Müngersdorf; im Jahre 1840, alſo innerhalb 12 Monaten, wobei jedoch die 4 Wintermonate kaum in Betracht kommen können, benutzten 65156 Perſonen die Bahn zwiſchen Köln, Müngersdorf und Lövenich, von welchen 31666 von Köln, 26877 von Müngersdorf und 7213 von Lövenich abfuhren.

Von dieſer Geſammtzahl nahmen:

in den Wagen	I.	Klaſſe . .	999	Perſonen ihre Plätze ein,
„ „ „	II.	„ . .	12414	
„ „ „	III.	„ . .	51743	
überhaupt, wie oben		.	65156,	

ſo daß ungefähr $1\frac{1}{2}$ Prozent auf die I., $18\frac{1}{2}$ Prozent auf die II. und 80 Prozent auf die III. Wagenklaſſe fallen.

Die Geldeinnahmen für dieſe Fahrten beliefen ſich auf

Die Geldeinnahmen für dieſe Fahrten beliefen ſich auf	7485 Thlr.	10 Sgr.	8 Pf.
während die Einnahmen pro 1839 auf .	8314 „	22 „	— „
zu ſtehen kamen.			
Im Ganzen ſind für die beiden Jahre alſo aufgekommen	15800 Thlr.	2 Sgr.	8 Pf.

Im Jahre 1841 wurden vom 1. Januar bis Ende Auguſt einige Sonntagsfahrten nach Müngersdorf gemacht und für die mit dieſen Zügen beförderten Perſonen ꝛc. im Ganzen 1847 Thlr. 13 Sgr. 5 Pf. eingenommen.

Mit dem 6. September 1841 wurde die Bahnſtrecke von Köln bis Aachen dem Verkehre freigegeben. Die von da ab in jedem Monate beförderten Perſonen, ſowie die Einnahmen dafür, ſind, nachdem auch am 21. Oktober 1843 die Benutzung der ganzen Bahn bis zur belgiſchen Grenze für den Perſonenverkehr erfolgte, aus nachſtehender Zuſammenſtellung erſichtlich.

Monat.	1841.				1842.				1843.				1844.			
	Anzahl der Perſonen.	Einnahme.			Anzahl der Perſonen.	Einnahme.			Anzahl der Perſonen.	Einnahme.			Anzahl der Perſonen.	Einnahme.		
		Thlr.	ſg.	pf.		Thlr.	ſg.	pf.		Thlr.	ſg.	pf.		Thlr.	ſg.	pf.
Januar	—	—	—	—	13739	7244	23	6	14987	8001	3	—	16345	10808	3	—
Februar	—	—	—	—	18025	9767	1	—	16074	8970	9	—	18127	12024	9	—
März	—	—	—	—	18509	10214	21	—	18781	10633	17	—	19509	13315	—	—
April	—	—	—	—	23263	13313	4	6	19018	12298	28	—	27035	19296	4	—
Mai	—	—	—	—	33914	20751	18	—	21307	15736	10	6	33213	27086	2	—
Juni	—	—	—	—	29709	21074	1	—	27504	22329	8	9	38656	31501	24	—
Juli	—	—	—	—	34944	26622	15	3	30606	26367	10	6	47576	39896	9	—
Auguſt	—	—	—	—	39387	31298	5	—	35617	32812	29	9				
September	40920	25047	8	—	41719	35211	3	—	33953	31032	15	6				
Oktober	33320	18461	16	—	29649	20766	29	6	27331	21226	18	6				
November	20846	11064	18	6	17148	10482	1	—	21336	14536	10	—				
Dezember	15194	8167	16	6	17760	9402	28	6	19415	12580	3	—				
Summa	110280	62740	29	—	317766	216149	1	3	285929	216525	13	6				

Betrachten wir nun den Verkehr in den einzelnen Zeiträumen genauer, ſo erhalten wir folgende Reſultate.

In der viermonatlichen Periode des Jahres 1841 benutzten die Bahn im Ganzen 110280 Perſonen mit einer Einnahme von 62740 Thlr. 29 Sgr. Dieſe Frequenz vertheilte ſich nach den verſchiedenen Richtungen auf die einzelnen Stationen und Wagenklaſſen wie folgt:

Station.	In der Richtung nach Köln.								In der Richtung nach Aachen.								Hauptſumme							
	Perſonen.					Geldertrag.			Perſonen.					Geldertrag.			der Perſonen.					des Geldertrags.		
	I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe.	Kinder.	Summa.	Thlr.	ſg.	pf.	I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe.	Kinder.	Summa.	Thlr.	ſg.	pf.	I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe.	Kinder.	Summa.	Thlr.	ſg.	pf.
Köln	—	—	—	—	—	—	—	—	2471	11172	12796	343	26782	24185	13	6	2471	11172	12796	343	26782	24185	13	6
Königsdorf .	18	464	1868	54	2404	416	16	—	17	302	1606	60	1986	496	7	6	35	762	3474	114	4390	912	23	6
Horrem . . .	103	1699	3190	115	5107	1205	15	6	55	301	654	27	1037	532	16	—	158	2000	3844	142	6144	1738	1	6
Buir	2	304	592	16	914	393	18	—	7	312	815	25	1159	275	17	—	9	616	1407	41	2073	669	5	—
Düren	216	2046	3647	88	5997	3453	2	—	312	2771	4906	187	8176	3043	24	—	528	4817	8553	275	14173	6496	26	—
Langerwehe .	15	876	1961	49	2901	860	12	6	23	1326	2194	50	3593	814	6	—	38	2202	4155	99	6494	1674	18	6
Eſchweiler . .	126	1500	2142	30	3798	1926	6	—	252	2652	4763	89	7756	1521	24	—	378	4152	6905	119	11554	3448	—	—
Stolberg . . .	20	255	641	13	939	332	21	6	132	1279	1594	73	3078	508	12	—	152	1534	2245	86	4017	841	3	6
Aachen	2926	12303	15618	289	31136	22432	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2926	12303	15618	289	31136	22432	14	—
Sämmtliche Anhalteſtellen	96	363	1220	23	1675	194	25	6	35	254	1552	1	1842	147	18	—	104	617	2772	24	3517	342	13	6
Summa	3495	19810	30889	677	54871	31215	11	—	3304	20370	30880	855	55409	31528	18	—	6799	40180	61769	1532	110280	62740	29	—

Die auf den verſchiedenen Strecken der Bahn von 1 bis 9 Meilen geförderte Perſonenzahl war nachſtehende:

Auf	Perſonenzahl.					Geldertrag.		
	I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe.	Kinder.	Summa.	Thlr.	ſg.	pf.
1 Meile	174	3746	12512	360	16792	1912	1	6
2 „	853	10569	19941	487	31850	6263	16	—
3 „	266	5182	8493	184	14125	4128	27	—
4 „	508	3591	5770	158	10027	5351	21	6
5 „	359	3593	4766	112	8830	6226	13	—
6 „	6	42	87	1	136	109	20	—
7 „	83	588	760	11	1442	1384	18	6
8 „	148	1293	1473	29	2943	3134	6	6
9 „	4402	11576	7967	190	24135	34229	25	—
Summa	6799	40180	61769	1532	110280	62740	29	—

Hieran reihen ſich nun andere intereſſante Durchſchnittsberechnungen, welche hier zu erwähnen nicht überflüſſig erſcheinen mag.

Obwohl die von Köln abgefertigte Perſonenzahl (28373) geringer als die von Aachen abgefertigte war (31220), ſo war der Geldertrag für die erſtere (24372 Thlr.) doch bedeutender als für die letztere (22450 Thlr.), weil von Köln aus in der Regel mehr längere Strecken als von Aachen aus befahren werden.

An beiden Hauptabfertigungsſtellen der Endpunkte wurden faſt nicht mehr Perſonen als auf ſämmtlichen Zwiſchenſtationen abgefertigt, wiewohl die Geldeinnahme für die erſtere 46822 Thlr. beträgt, während auf allen Zwiſchenſtationen nur 15918 Thlr. erhoben wurden.

In der I. Wagenklaſſe fuhren 6799 Perſonen oder 6 Prozent,
„ „ II. „ „ 40180 „ „ 37 „
„ „ III. „ „ 63301 „ „ 57 „

mithin ein für die beiden erſten Wagenklaſſen gewiß günſtiges Reſultat gegen die Erfahrung auf anderen Bahnen.

Die Gelderträge nach den verſchiedenen Wagenklaſſen geben ein noch günſtigeres Reſultat, indem

für die I. Wagenklaſſe 10482 Thlr. oder 16 Prozent,
„ „ II. „ 30117 „ „ 48 „
„ „ III. „ 22142 „ „ 36 „

aufkommen und die zweite Wagenklaſſe allein faſt eben ſo viel eingetragen hat, als die erſte und dritte zuſammengenommen.

Merkwürdig iſt die Gleichmäßigkeit in der Anzahl beförderter Perſonen und den dafür aufgekommenen Gelderträgen und benutzten Wagenklaſſen, indem in der Richtung nach Köln 54871 Perſonen fuhren, welche 31215 Thlr. 11 Sgr. einbrachten, und in der Richtung nach Aachen 55409 Perſonen, welche 31526 Thlr. zahlten.

Nach Verſchiedenheit der Streckenlängen genommen, fuhren auf zwei Meilen die Meiſten, nämlich 31850, dann auf neun Meilen (zwiſchen den beiden Endpunkten) 24135 Perſonen, welche letztere natürlich den höchſten Geldertrag, nämlich 34230 Thlr., lieferten.

Im Ganzen wurden in jenen 4 Monaten 26300 Stück Gepäck abgefertigt, wovon das taxpflichtige Gewicht 3460 Ztr. betrug und dieſes 2013 Thlr. 5 Sgr. Uebergewichtstaxe und 186 Thlr. 14 Sgr. Zettelgeld einbrachte. Letzteres wurde mit Ausgang des Jahres als zu läſtig für das Publikum bei zu unbedeutendem Ertrage wieder abgeſchafft.

Die meiſten Gepäckabfertigungen (12168 Stück) erfolgten zu Köln, dann zu Aachen (11107) und zu Düren (1254).

Die Equipagen ſind in der Richtung von Köln nach Aachen 172 Stück mit einem Geldertrage von	1541 Thlr.
von Aachen nach Köln 124 Stück mit einem Geldertrage von	1101 „
überhaupt 296 Stück für .	2642 Thlr.

befördert worden.

Pferde ſind einſtweilen nur 13 Stück,
Hunde aber . . . . . . 364 „
mit den Perſonenzügen gegangen.

Im Ganzen ſind in 117 Fahrtagen mittelſt 468 Fahrten 110280 Perſonen befördert, welche 62741 Thlr. an Perſonengeld und mit der Nebeneinnahme 67690 Thlr. einbrachten. Dies beträgt im Durchſchnitt

pro Tag 942 Perſonen und 578 Thlr. 16½ Sgr.,
„ Fahrt 236 „ „ 144 „ 15 „

und es zahlte, ebenfalls durchſchnittlich, jede Perſon

der I. Wagenklaſſe .	1 Thlr.	16 Sgr.	4 Pf.,	
„ II. „ .	— „	22 „	7 „	
„ III. „ .	— „	10 „	6 „	
jedes Kind	— „	5 „	1 „	

und überhaupt jede Perſon 17 Sgr.

Alle auf eine Meile berechnet, ſtellt ſich das Verhältniß der Beiſteuer wie folgend heraus:

für die I. Klaſſe	47924 Perſonen	à 6 Sgr.	7 Pf.,
„ „ II. „	191655 „	à 4 „	7 „
„ „ III. „	214412 „	à 3 „	— „
und Kinder	5103 „	à 1 „	6 „
Summa .	458794 auf 1 Meile	4 Sgr.	1 Pf.

Im Jahre 1842 fuhren auf der Bahn im Ganzen 317766 Perſonen, für welche die Einnahme 216149 Thlr. 1 Sgr. 3 Pf. betrug. Nach den verſchiedenen Richtungen, ſowie auf die einzelnen Stationen und Wagenklaſſen, vertheilte ſich dieſe Frequenz wie folgt:

Station.	In der Richtung nach Aachen.							In der Richtung nach Köln.							Hauptſumme.						
	Zahl der Perſonen.				Geldertrag.			Zahl der Perſonen.				Geldertrag.			Zahl der Perſonen.				Geldertrag.		
	I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe und Kinder.	Summa.	Thlr.	ſg.	pf.	I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe und Kinder.	Summa.	Thlr.	ſg.	pf.	I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe und Kinder.	Summa.	Thlr.	ſg.	pf.
1. Köln	9023	32817	38247	80087	75101	25	6	—	—	—	—	—	—	—	9023	32817	38247	80087	75101	25	6
2. Königsdorf	26	648	2668	3342	1051	9	—	123	2862	6647	9632	1766	3	—	149	3510	9315	12974	2817	12	—
3. Horrem . .	95	680	2513	3288	1636	26	6	267	4062	8790	13119	3189	7	6	362	4742	11303	16407	4826	4	—
4. Buir . . .	23	831	2291	3145	816	28	6	25	623	1415	2063	951	17	6	48	1454	3706	5208	1768	16	—
5. Düren . . .	1057	9284	15688	26029	9801	6	6	905	6275	10655	17835	10362	28	—	1962	15559	26343	43864	20164	4	6
6. Langerwehe	129	3823	5659	9611	2335	16	—	38	2447	5334	7819	2131	19	—	167	6270	10993	17430	4467	5	—
7. Eſchweiler .	911	8376	12393	21680	4363	17	—	559	4857	6028	11444	6408	16	—	1470	13233	18421	33124	10772	3	—
8. Stolberg .	282	3192	3580	7054	1184	1	—	82	948	1482	2512	1024	21	—	364	4140	5062	9566	2208	22	—
9. Aachen . . .	—	—	—	—	—	—	—	11962	37278	43523	92763	73965	17	—	11962	37278	43523	92763	73965	17	—
10. Müngersd.	20	225	2154	2399	168	23	—	18	410	1115	1543	169	12	6	38	635	3269	3942	338	5	6
11. Alle übrigen Anhalteſtell.	12	113	1118	1243	84	23	—	9	112	1037	1158	84	6	—	21	225	2155	2401	168	29	—
Summa	11578	59989	86311	157878	96544	26	—	13988	59874	86026	159888	100053	27	6	25566	119863	172337	317766	196598	23	6

Der im Vorigen angeführte Perſonenverkehr benutzte die Bahn in verſchiedenen Längen:

Auf	Anzahl der Perſonen.				Geldertrag											
	I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe und Kinder.	Summa.	der I. Klaſſe.			der II. Klaſſe.			der III. Klaſſe.			Summa.		
					Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
1 Meile	891	15462	35943	52296	216	24	—	2758	—	—	3967	1	—	6941	25	—
2 "	2246	27362	49208	78816	813	13	—	7382	22	—	8930	20	6	17126	25	6
3 "	728	14029	25180	39937	382	—	—	4910	2	6	6498	24	—	11790	26	6
4 "	1747	10956	17222	29925	1466	10	—	7408	25	—	7178	—	6	16053	5	6
5 "	1555	10528	14389	26472	1815	20	—	8784	5	—	8161	26	6	18761	21	6
6 "	159	1127	2293	3579	238	15	—	1314	25	—	1699	13	—	3252	23	—
7 "	667	3641	4134	8442	1111	20	—	4551	7	6	3400	17	—	9063	14	6
8 "	53	364	602	1019	97	5	—	484	27	6	544	14	6	1126	17	—
9 "	17520	36394	23366	77280	35038	15	—	54589	15	—	22853	15	—	112481	15	—
Summa	25566	119863	172337	317766	41180	2	—	92184	9	6	63234	12	—	196598	23	6
Durchſchnittlich 1 Perſon	—	—	—	—	**1**	**18**	**3**,865	—	**23**	**0**,865	—	**11**	**10**,301	—	**18**	**6**,732
Alle auf 1 Meile . .	186057	571444	608538	**1,366039**	41180	2	—	92184	9	6	63234	12	—	**196598**	**23**	**6**
Durchſchnittlich 1 Perſon	—	—	—	—	—	**6**	**7**,678	—	**4**	**10**,074	—	**3**	**1**,773	—	**4**	**3**,810

Aus ſämmtlichen Reſultaten des Perſonen-Verkehrs im Jahre 1842 erhält man folgende Durchſchnitts-Ergebniſſe.

	Anzahl der Perſonen.					Geldertrag														
	I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe.	Kinder.	Summa.	der I. Klaſſe.			der II. Klaſſe.			der III. Klaſſe.			der Kinder.			Summa.		
						Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
1 Monat . .	2130,50	9888,75	14090,50	270,91	26480,50	3431	20	2	7682	—	9	5215	22	3½	53	23	8½	16383	6	11½
1 Woche . . .	491,65	2305,06	3125,65	62,52	6110,90	791	27	8	1772	23	3	1203	19	—	12	12	4	3780	22	4
1 Tag	70,04	328,39	463,25	9,13	870,59	112	27	4	252	16	9	171	14	3	1	23	5	538	19	—
100 Perſonen	8,04	37,72	53,21	1,02	100	20,95	—	—	46,89	—	—	31,83	—	—	0,33	—	—	100	—	—
1 Perſon . .	—	—	—	—	—	1	18	3,865	—	23	0,868	—	11	10,301	—	5	11,443	—	18	6,732
1 Meil. à Perſ.	—	—	—	—	—	—	6	7,678	—	4	10,074	—	3	1,778	—	1	7,313	—	4	3,810
1 Fahrt . . .	12,86	60,29	85,09	1,13	159,84	20	21	5	46	11	1	31	14	6	—	9	8	98	26	9
Höchſte Tages-Einnahme (am 5. Septbr.)	191	902	991	16	2100	313	20	—	806	21	—	450	—	—	—	3	7½	1573	18	6
Niedrigſte Tages-Einnah. (am 8. Januar)	20	156	126	—	302	30	26	—	94	13	6	46	6	6	—	—	—	166	6	—

Ueberhaupt, mit Berückſichtigung der Nebenerträge.

	Thlr.	ſg.	pf.
1 Monat	18012	12	7¼
1 Woche	4156	21	4½
1 Tag	592	5	8
100 Perſonen	—	—	—
1 Perſon	—	—	—
1 Meile à Perſon	—	4	9
1 Fahrt	108	21	9
Höchſte Tages-Einnahme (am 5. September)	1638	17	6
Niedrigſte Tages-Einnahme (am 8. Januar)	173	20	—

Im Jahre 1842 ſind alſo überhaupt auf der Bahn beim Perſonen-Transport befördert worden:

317766	Perſonen für	196598	Thlr. 23	Sgr.	6 Pf.
14626	Ztr. Reiſegepäck (Uebergewicht) für	7759	„ 16	„	— „
1323	Equipagen für	11278	„ —	„	— „
75	Pferde	329	„ 10	„	— „
1582	Hunde und kleine Viehſtücke .	183	„ 11	„	9 „
	Zuſammen für .	216149	Thlr. 1	Sgr.	3 Pf.

Von 100 Perſonen ſind:

8 in der erſten,
38 „ „ zweiten und
54 „ „ dritten Wagenklaſſe

gefahren.

Die meiſten Reiſenden, nämlich 78816, benutzten die Eiſenbahn auf zwei Meilen Länge; die darauf folgende größte Mehrzahl von 77280 aber die ganze Bahnlänge zwiſchen Köln und Aachen.

Alle auf eine Meile berechnet, würden 1,366039, und alle durch die ganze Bahn berechnet, 151782 Perſonen gefahren ſein.

Im Durchſchnitt zahlte jede Perſon 18 Sgr. 6 Pf. Fahrgeld, alſo 1½ Sgr. mehr als im vorigen Jahre, und pro Meile 4 Sgr. 3,8 Pf. mehr als pro 1841.

Nach den Feſtſetzungen des Reglements vom 27. Juli 1842 iſt vom 1. Oktober an die Zulaſſung von ſogenanntem Freigepäck der Reiſenden eingeſtellt und kein ſolches mehr taxfrei übernommen worden. Hierdurch iſt nicht allein die erforderliche Erhöhung der Erträge nach Maaßgabe der durch die Leiſtungen für Aufnahme und Transport des Gepäcks verurſachten Koſten, ſondern auch eine billige Gleichſtellung derjenigen Fahrgäſte herbeigeführt worden, welche ohne Gepäck die Bahn befahren und früher gleich denjenigen behandelt wurden, welche 40 Pfd. Gepäck frei mitführten.

Im Jahre 1843 beſtand die Perſonen-Frequenz aus 285929 Fahrgäſten, mithin eine Verminderung von 31837 gegen das Jahr 1842, was vorzugsweiſe den ungünſtigen Witterungseinflüſſen zuzuſchreiben iſt.

Die Einnahme-Erträge der Bahn haben ſich jedoch darum gegen das Vorjahr nicht unergiebiger gezeigt, indem, wie ſolches ſich aus dem Nachſtehenden hervorſtellt, nicht nur mehr Perſonen die erſte Wagenklaſſe wählten, ſondern auch verhältnißmäßig mehr Reiſende die ganze Strecke zwiſchen Köln und Aachen als die kürzeren Strecken benutzten; auf letzteren hat die Frequenz insbeſondere abgenommen.

Die Gepäckfracht hat einen Mehrertrag von 8668 Thlr. eingebracht, der Equipagen-Transport dagegen lieferte eine Mindereinnahme von 1920 Thlr. Im Ganzen wurden auf der Eiſenbahn im Jahre 1843 befördert:

285929	Perſonen für	189932	Thlr. 15	Sgr.	9 Pf.
29392	Ztr. 17 Pfd. Reiſegepäck für	16427	„ 10	„	— „
1071	Equipagen für	9679	„ 8	„	— „

43 Pferde für	242 Thlr.	16 Sgr.	— Pf.
1696 Hunde und anderes Vieh für	243 „	23 „	9 „
Im Ganzen lieferten die Perſonenzüge mit den Nebenerträgen eine Einnahme von	216525 Thlr.	13 Sgr.	6 Pf.

mithin 376 Thlr. mehr als im Jahre 1842.

Die angeführte Perſonen-Frequenz vertheilte ſich nach den verſchiedenen Richtungen auf die einzelnen Stationen und Wagenklaſſen nachſtehend.

Station.	In der Richtung nach Aachen.							In der Richtung nach Köln.							Hauptſumme.						
	Zahl der Perſonen.				Geldbetrag			Zahl der Perſonen.				Geldbetrag.			Zahl der Perſonen.				Geldbetrag.		
	I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe.	Summa.	Thlr.	ſg.	pf.	I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe.	Summa.	Thlr.	ſg.	pf.	I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe.	Summa.	Thlr.	ſg.	pf.
1. Köln	9964	30859	32575	73398	74396	10	3	—	—	—	—	—	—	—	9964	30859	32575	73398	74396	10	3
2. Königsdorf . .	32	512	2229	2773	1000	23	6	109	2983	6304	9396	1791	20	—	141	3495	8533	12169	2792	13	6
3. Horrem . . .	84	722	2310	3116	1431	12	—	150	2324	6386	8860	2051	6	—	234	3046	8696	11976	3482	18	—
4. Buir	33	987	2494	3514	898	24	6	28	767	1772	2567	1099	10	6	61	1754	4266	6081	1998	5	—
5. Düren . . .	1051	7892	12121	21064	8101	7	—	873	5777	9096	15746	9295	26	—	1924	13669	21217	36810	17397	3	—
6. Langerwehe .	109	2999	4949	8057	2017	22	—	54	2186	4320	6560	1788	6	6	163	5185	9269	14617	3805	28	6
7. Eſchweiler . .	653	6607	10174	17434	3638	10	6	577	4567	5188	10332	6117	8	6	1230	11174	15362	27766	9755	19	—
8. Stolberg . .	535	2248	3200	5983	1015	22	—	49	488	1140	1677	704	21	—	584	2736	4340	7660	1720	13	—
9. Aachen . . .	893	1577	2245	4715	1705	22	—	12047	31067	35202	78316	68031	23	6	12940	32644	37447	83031	69737	15	6
10. Herbesthal . .	—	—	—	—	—	—	—	89	359	857	1305	554	11	—	89	359	857	1305	554	11	—
11. Belgiſcher Debit für Herbesthal	—	—	—	—	—	—	—	1023	1355	1985	4363	3739	28	—	1023	1355	1985	4363	3739	28	—
12. Sämmtl. Anhalteſtellen . .	—	553	3900	4453	315	9	—	25	813	1462	2300	236	22	—	25	1366	5362	6753	552	1	—
Summa	13354	54956	76197	144507	94521	12	9	15024	52686	73712	141422	95411	3	—	28378	107642	149909	285929	189932	15	9

Auf die verſchiedenen Längen von 1—11 Meilen wurde die Bahn von den Reiſenden benutzt:

Auf	Anzahl der Perſonen. I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe.	Summa.	Geldertrag der I. Klaſſe. Thlr.	ſg.	pf.	der II. Klaſſe. Thlr.	ſg.	pf.	der III. Klaſſe. Thlr.	ſg.	pf.	Summa. Thlr.	ſg.	pf.
1 Meile	1346	13223	31799	46368	347	24	—	2312	19	—	3545	10	6	6205	23	6
2 „	3518	26017	44555	74090	1580	10	—	7514	1	6	8567	5	—	17661	16	6
3 „	457	9516	18384	28357	240	1	—	3471	21	6	4912	27	6	8624	20	—
4 „	1633	9286	14068	24987	1370	2	—	6301	29	—	6024	1	—	13696	2	—
5 „	1655	9665	12524	23844	1934	1	—	8072	2	—	7279	11	—	17285	14	—
6 „	142	1023	1883	3048	211	11	—	1170	—	—	1372	23	9	2754	4	9
7 „	695	3872	4137	8704	1150	—	—	4810	14	—	3363	1	6	9323	15	6
8 „	137	260	503	800	66	28	—	347	5	—	450	27	6	865	—	6
9 „	18098	33668	20842	72608	36196	—	—	50502	3	—	20565	20	—	107883	23	—
11 „	797	1112	1214	3123	2019	2	—	2075	22	—	1537	22	—	5632	16	—
Summa	28378	107642	149909	285929	45115	19	—	86577	27	—	57618	29	9	189932	15	9
Durchſchnittl 1 Perſon	—	—	—	—	1	17	8,33	—	24	1,55	—	11	7,400	—	19	11,135
Alle auf 1 Meile . .	202222	529840	540166	1,272228	45115	19	—	86577	27	—	57618	29	9	189932	15	9
Durchſchnittl. 1 Perſon	—	—	—	—	—	6	8,31	—	4	10,82	—	3	2,75	—	4	5,74

Folgende Durchſchnittsergebniſſe ſtellten ſich aus dem Vorhergehenden für das Jahr 1843 heraus:

Auf	Anzahl der Perſonen. I. Klaſſe.	II. Klaſſe.	III. Klaſſe.	Kinder.	Summa.	Geldertrag. der I. Klaſſe. Thlr.	ſg.	pf.	der II. Klaſſe. Thlr.	ſg.	pf.	der III. Klaſſe. Thlr.	ſg.	pf.	der Kinder. Thlr.	ſg.	pf.	Summa. Thlr.	ſg.	pf.
1 Monat	2364,83	8970,16	12284,66	207,75	23827,41	3759	19	1	7214	24	7	4756	20	6¾	44	26	11	15827	21	3¾
1 Woche	515,73	2070,04	2834,92	47,94	5489,64	867	18	3	1664	28	9	1097	19	9	10	10	9	3652	14	6½
1 Tag	77,74	294,90	403,88	6,83	783,36	123	18	1	237	6	—	156	11	6	1	14	3	520	10	11
100 Perſonen	9,92	37,65	51,60	0,83	100	23,80	—	—	45,70	—	—	30,17	—	—	0,30	—	—	100	—	—
1 Perſon	—	—	—	—	—	1	17	8,33	—	24	1,55	—	11	7,40	—	6	5,80	—	19	11,13
1 Meile à Perſon	—	—	—	—	—	—	6	8,31	—	4	10,82	—	3	2,75	—	1	7,40	—	4	5,74
1 Fahrt	14,87	56,36	77,18	1,30	149,70	23	28	7	45	9	10	29	26	6	—	8	5	99	13	3
Höchſte Tages-Einnahme (am 8. Auguſt)	958	507	747	11	2223	522	3	—	348	29	6	269	—	6	3	4	—	1143	7	—
Niedrigſte Tages-Einnahme (am 29. Januar)	22	132	280	1	435	22	20	—	80	29	—	79	22	—	—	2	—	183	13	—

Ueberhaupt, mit Berückſichtigung der Nebenerträge.

	Thlr.	ſg.	pf.
1 Monat	18043	23	6½
1 Woche	4163	28	6½
1 Tag	593	6	4
100 Perſonen	—	—	—
1 Perſon	—	—	—
1 Meile à Perſon	—	5	1,52
1 Fahrt	113	10	11
Höchſte Tages-Einnahme (am 8. Auguſt)	1289	5	—
Niedrigſte Tages-Einnahme (am 29. Januar)	193	2	—

Stellt man nun eine Vergleichung der Durchſchnittsſätze gegen die früheren Jahre an, ſo ergeben ſich überall günſtig fortſchreitende Zahlenverhältniſſe für das Ertrags-Intereſſe, wie aus nachſtehender vergleichender Zuſammenſtellung hervorgeht.

	1841.			1842.			1843.		
a. Von 100 Perſonen ſind gefahren in der I. Wagenklaſſe . .	6			8			10		
" " II. " . .	37			38			38		
" " III. " . .	57			54			52		
b. Die Gelderträge betrugen	Prozent.			Prozent.			Prozent.		
überhaupt für die I. Wagenklaſſe . .	16			21			24		
" " " II. " . .	48			47			46		
" " " III. " . .	36			32			30		
	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
c. Desgleichen für jede Perſon durchſchnittlich	—	17	—	—	18	7	—	20	—
d. Desgleichen für jede Perſon, alle auf 1 Meile Transport berechnet	—	14	1	—	4	4	—	4	6
e. Die Gelderträge betrugen ferner, inkl. der Neben-Einnahmen,									
für jeden Tag . .	578	—	—	592	—	—	593	—	—
" jede Fahrt . .	—	—	—	108	22	—	113	11	—

In den bis jetzt verfloſſenen Monaten des Jahres 1844 hat, im Vergleich mit den Monaten des Jahres 1843, ſowohl die Perſonen-Frequenz als auch die Einnahme dafür bedeutend zugenommen, ſo daß für das Jahr 1844 gewiß günſtige Reſultate zu erwarten ſtehen.

m. Güter-Frequenz.

Bald nach Eröffnung der Bahn für die Perſonen-Beförderung trat auch ſchon das Bedürfniß des Gütertransports, namentlich in Rückſicht der Steinkohlen, hervor. Auch für andere Güter wurde der Transport auf der Eiſenbahn in Anſpruch genommen, und wiewohl der Gütertransport überall den ſchwierigſten Theil der Betriebseinrichtung und Ausführung bildet und es noch an zureichendem Transportmaterial gebrach, ſo mußte man dem Bedürfniß doch baldmöglichſt entgegenzukommen ſuchen.

Auf dieſe Weiſe fing der Transport der rohen Produkte gegen Ausgang des Oktobermonats 1841 an, und es wurden in dieſem, beſonders aber in dem Monat November, auch ſchon Handelsgüter verſuchsweiſe auf der Bahn transportirt.

Ein proviſoriſches Reglement für die Güterverladung und der vorläufige Tarif für den Gütertransport, welche der Adminiſtrationsrath in ſeiner Sitzung vom 29. November 1841 genehmigte, ſchrieben die Sätze und Beſtimmungen vor, nach welchen die Transport-Uebernahme von Gütern und kleinen Packeten mit den Perſonenzügen und, wie es ausdrücklich in dem Eingang zum Reglement heißt: „in ſoweit die vorhandenen Transportmittel und die getroffenen Bahnhofseinrichtungen ſolches geſtatten", geſchieht.

Unter den vorſtehend bezeichneten Umſtänden iſt der eigentlich mit Anfang Dezember 1841 erſt begonnene Gütertransport auf der Rheiniſchen Eiſenbahn — größtentheils mit den Perſonenzügen befördert — immerhin als nicht ganz unbeträchtlich zu nennen, wie die nachſtehenden Reſultate dies herausſtellen.

Es wurden nämlich abgefertigt von Mitte Oktober bis Ende Dezember 1841:

	Eilgüter. Zentner.	Handelsgüter. Zentner.	Rohe Produkte. Zentner.	Kohlen. Zentner.	Inſgeſammt. Zentner.	Geldertrag. Thlr.	sg.	pf.
Von Köln	56	5662	3136	—	8854	1612	20	—
„ Aachen	42	1828	4072	28250	34201	1987	21	—
„ Düren	11	34	4008	—	4053	328	24	—
„ d. übrigen Zwiſchenſtationen	5	—	315	311	622	53	22	—
Summa	114	7524	11531	28561	47730	3982	27	—
oder:								
Im Monat Oktober	—	—	—	2485	2485	124	7	6
„ „ November . . .	14	3013	1665	8505	13195	1307	2	6
„ „ Dezember	100	4511	9866	17571	32049	2551	17	—
Summa wie vorhin	114	7524	11531	28561	47730	3982	27	—

Vom Jahre 1842 an hat der Ertrag mit jedem Monat zugenommen, wie aus nachſtehender Zuſammenſtellung erſichtlich iſt.

Monat.	1842. Gewicht. Ztr.	Pfd.	1842. Geldertrag. Thlr.	ſg.	pf.	1843. Gewicht. Ztr.	Pfd.	1843. Geldertrag. Thlr.	ſg.	pf.	1844. Gewicht. Ztr.	Pfd.	1844. Geldertrag. Thlr.	ſg.	pf.
Januar. .	24615	59	2385	9	—	59028	—	5440	20	4	162540	—	12734	7	6
Februar .	27480	13	2514	3	—	46042	—	4003	19	5	143077	—	13312	29	—
März . .	37019	89	3746	24	—	53362	—	5375	25	3	170114	—	15046	27	—
April . . .	39001	9	3793	12	4	53127	—	5661	4	11	226038	—	19458	3	—
Mai . . .	42500	26	4109	6	6	76622	—	8025	7	5	221015	—	17857	4	—
Juni . . .	51097	12	4744	6	3	83035	—	8782	12	10	260553	—	21681	18	—
Juli . . .	49272	90	4418	25	9	118830	—	11330	—	9	422579	—	65697	8	—
Auguſt . .	40125	66	3808	1	11	102900	—	9867	13	11	313226	—	22146	9	—
Septbr. .	38324	70	3569	15	9	98177	—	8908	4	6					
Oktober .	48196	63	4681	3	1	115490	—	11516	15	1					
November	62689	63	5580	23	3	280082	10	17833	26	9					
Dezember	78292	88	6593	23	10	292875	20	16952	14	5					
Summa	538616	48	49945	4	8	1,379574	30	108232	24	1					

Für den Gütertransport im Jahre 1842 haben zwei Perioden der Behandlung, nämlich diejenige für die erſten 9 Monate nach dem ältern Reglement vom 29. November 1841 und diejenige für die letzten 3 Monate nach dem Reglement vom 27. Juli 1842, beſtanden. In der erſten Periode wurden im Ganzen 349437 Ztr. 34 Pfund Güter transportirt und dafür 33089 Thlr. 14 Sgr. 6 Pf. eingenommen.

Hiervon waren:

				Einnahme.		
5258 Ztr.	2 Pfd.	Königl. Poſtgüter	1681 Thlr.	26 Sgr.	6 Pf.
1464 „	87 „	Eilgüter . . .	739 „	15 „	— „
46924 „	45 „	Handelsgüter . .	8722 „	11 „	— „
137552 „	— „	rohe Produkte .	12656 „	21 „	— „
158238 „	— „	Steinkohlen . .	9289 „	1 „	— „

In der zweiten Periode beſtand der Gütertransport aus 538616 Ztr. 48 Pfd mit einer Einnahme von 49945 Thlr. 4 Sgr. 8 Pf.; hiervon waren:

				Einnahme.	
7423 Ztr.	72 Pfd.	Königl. Poſtgüter	2381 Thlr.	20 Sgr.	10 Pf.
1850 „	69 „	Eilgüter . . .	947 „	1 „	— „
25 „	62 „	Geldſendungen .	54 „	24 „	— „
210244 „	— „	Güter I. Klaſſe	19024 „	9 „	— „
77468 „	46 „	„ II. „	13382 „	— „	— „
622 „	99 „	„ III. „	159 „	29 „	— „
240981 „	— „	„ IV. „	13780 „	10 „	— „
		Nebenerträge . .	215 „	— „	10 „

Hiernach iſt in der erſten Periode pro Zentner aufgekommen für:

Eilgüter . .	15 Sgr.	2 Pf.,
Handelsgüter	5 „	8 „
rohe Produkte	2 „	9 „
Steinkohlen .	2 „	8 „

in der zweiten Periode dagegen für:

Eilgüter . . .	16 Sgr.	1½ Pf.,
Geldſendungen .	2 „	9 „
Güter I. Klaſſe	2 „	7½ „
„ II. „	4 „	7 „
„ III. „	7 „	8 „
„ IV. „	1 „	7½ „

Auf eine Meile wurden in der erſten Periode transportirt:

		Thlr.	Sgr.	Ertrag pro Zentner. Sgr.	Pf.
40356 Ztr.	Poſtgüter für	1681	27	1	3
9912 „	Eilgüter für	739	15	2	2,85
385921 „	Handelsgüter für	8722	11	—	8,13
841545 „	rohe Produkte für	12656	21	—	5,41
840518 „	Steinkohlen für	9289	1	—	3,97
2,118261 Ztr.	überhaupt für	33089	15	—	5,62

In der zweiten Periode:

16795 Ztr.	Poſtgüter für	699	24	1	3
2795 „	Eilgüter für	207	16	2	2,73
195 „	Geldſendungen für	54	24	8	5,16
438467 „	Güter I. Klaſſe für . . .	6367	18	—	5,22
258004 „	„ II. „ „ . . .	4659	19	—	6,50

	Thlr.	Sgr.	Ertrag pro Zentner. Sgr.	Pf.
4661 Ztr. Güter III. Klaſſe für . . .	159	29	1	0,35
380377 „ „ IV. „ „ . . .	4491	9	—	4,25
1,101294 Ztr. überhaupt für	16640	19	—	5,43

Im Ganzen gingen alſo 3,219455 Ztr. Güter auf eine Meile weit über die Bahn, und da der Einnahme-Ertrag im Ganzen 49945 Thlr. 4 Sgr. 8 Pf. war, ſo betrug derſelbe für jeden Zentner 2 Sgr. 8⅘ Pf. und pro Zentner und Meile 5,3 Pf.

Der Gütertransport gewann im Laufe des Jahres 1843 an Ausdehnung ungemein und wurde beſonders ſeit der Vereinigung mit den Belgiſchen Bahnen von großer Wichtigkeit.

Es erſcheint zweckmäßig, in der gegenwärtigen Darſtellung den innern Gütertransport-Verkehr von dem rheiniſch-belgiſchen Transport-Verkehr von der Zeit ab getrennt zu behandeln, ſeitdem die Rheiniſche Eiſenbahn von Aachen aus mit den Belgiſchen Eiſenbahnen in Verbindung geſetzt iſt.

Der innere Transport wurde bewirkt bis zum 9. April nach dem früheren Reglement vom 27. Juli 1842, vom 10. April bis 1. November nach dem umgearbeiteten Reglement und den Tarifen vom 2. April 1843, und ſeit dem 2. November nach dem Reglement und den Tarif-Beſtimmungen vom 11. Oktober 1843.

Bereits im Mai 1843 erweiterte ſich der Güterverkehr auf der Eiſenbahn zwiſchen Köln und Aachen, beſonders in der Richtung von Aachen auf Köln, theils durch die nach dem Tarif vom 2. April eingetretene Modifikation der Transportpreiſe der rohen Produkte und der Handelsgüter überhaupt und die getroffenen Einrichtungen wegen Zuſtellung und Abholung der Güter, theils durch die Erleichterungen, welche den aus Belgien kommenden und zu Aachen aufgenommenen Eiſenbahngütern in Folge gemeinſchaftlicher Maaßregeln mit der Belgiſchen Eiſenbahn-Verwaltung gewährt wurden, die ihrerſeits ähnliche Erleichterungen für die Eiſenbahngüter eintreten ließ, welche, aus Rheinpreußen kommend, zu Lüttich auf die Belgiſche Bahn kamen. Es geſchah dies zur Zeit, wo die Bahnſtrecke zwiſchen Lüttich und Aachen noch nicht befahren war.

Es wurden demnach für das Jahr 1843:

	Zentner für	Thlr.	Sgr.	Pf.
Königl. Poſtgüter	6873	2130	16	1
Eilgüter	1603	922	20	—
Geldſendungen an Werth 863970 Thlr.	390	852	4	—
Rohe Produkte, insbeſondere Eiſen und Schienen	444017	39136	11	—
Kohlen und Kalkſteine	397661	19575	4	—
Handelsgüter	175907	31254	5	—
an Nebenerträgen	.	511	26	—
überhaupt .	1,026451	94392	26	1

		Thlr.	Sgr.	Pf.
tranſportirt, von welchen nach Abzug der reglementsmäßigen Rabatt-Bewilligungen von		5464	21	6
der Netto-Ertrag betrug		88918	4	7
wohingegen im Jahre 1842 von überhaupt	538616 Ztr.	49945	4	8

aufgekommen waren; die innere Gütertransportmaſſe hat ſich daher im Jahre 1843 gegen das Vorjahr verdoppelt und einen Mehrertrag von 38973 Thlr. abgeworfen.

Von den Gegenſtänden, welche auf die Bahn gebracht wurden, nahmen, was die Menge anbelangt, die Kohlen den erſten Rang ein, und es wurden davon befördert:

	von Aachen Ztr.	von Eſchweiler Ztr.	überhaupt Ztr.
nach Köln . . .	17373	31226	48599
„ Königsdorf .	5141	1137	6314
„ Horrem . .	26284	7268	33552
„ Buir . . .	12219	3360	15579
„ Düren . .	55526	96941	152467
„ Langerwehe .	12872	85	12957
„ Eſchweiler .	23347	—	23347
„ Stolberg . .	166	—	166
„ Aachen . .	—	51894	51894
„ Herbesthal .	700	90	790
zuſammen .	153628	192037	345665

Demnächſt ſind nachſtehende Gegenſtände als die wichtigſten zu bezeichnen:

Roheiſen, von Köln nach Aachen, auch in umgekehrter Richtung, und nach Eſchweiler	187720	Ztr.
Schienen, von Aachen (belgiſche) und von Düren (inländiſche)	154362	„
Bauholz, nach Aachen, Brennholz und Bretter, von Buir nach Köln und Aachen	83992	„
Kalk und Marmorſteine, von Eſchweiler und Langerwehe	24262	„
Getreide und Hülſenfrüchte, in beiden Richtungen . .	19550	„
Manufaktur-Waaren, von Köln nach Aachen ꝛc. .	20423	„
Eiſenwaaren, von Aachen, Düren und Köln . . .	13029	„
Wollene Waaren, desgl.	8703	„
Kolonial- und Spezereiwaaren, von Köln nach Aachen	12033	„

und außerdem rohe Wolle, Kupfer, Häute, Farbſtoffe, Oel, Kalk (von Langerwehe) u. a. m., wobei zu erinnern iſt, daß eine große Menge der zu Aachen aufgenommenen Güter belgiſcher Herkunft geweſen iſt, da dieſelben erſt ſeit Eröffnung der Bahn bis zur Grenze beſonders ausgeſchieden werden konnten.

In der Richtung von Aachen nach Köln wurden transportirt . . . . 704944 Ztr.
und in derjenigen von Köln nach Aachen . . . . 321507 „

	zuſammen .	1,026451 Ztr.

Die Wichtigkeit der Aufnahmeſtellen, welche zur Belebung des innern Gütertransport-Verkehrs im Jahre 1843 beigetragen haben, geht aus folgender Zuſammenſtellung hervor.

Von	nach Köln.	Königsdorf.	Horrem.	Buir.	Düren.	Langerwehe.	Eschweiler.	Stolberg.	Aachen.	Herbesthal.	Summa.	Geldertrag.		
	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Thlr.	ſg.	pf.
Köln . . .	—	67	608	342	37975	2611	77170	533	123271	267	242844	31837	21	1
Königsdorf . .	58	—	—	2	433	751	5	—	208	—	1457	102	12	6
Horrem . . .	309	12	—	—	23	101	15	—	302	14	776	86	21	5
Buir	39634	8	6	—	1505	1442	3586	—	1803	—	47984	2943	—	—
Düren	40191	12	34	209	—	196	1712	51	4833	166	47404	3630	9	8
Langerwehe . .	4957	327	7852	1843	237	—	63	72	3080	10	18441	1107	—	10
Eſchweiler . .	60938	1100	25291	3765	97069	135	—	—	55353	92	243743	11844	6	5
Stolberg . . .	718	2	1	—	196	70	4	—	40	—	1031	142	8	5
Aachen . . .	209717	5164	26330	12268	71279	14070	80907	2102	—	823	422660	37200	10	3
Herbesthal . .	45	—	—	—	14	—	1	—	51	—	111	24	4	—
Summa	356567	6692	60122	18429	208731	19376	163463	2758	188941	1372	1,026451	88918	4	7

Zu Aachen ſind demnach $\frac{2}{5}$ der Güter des innern Transportverkehrs, Kohlen eingerechnet, auf die Bahn gebracht, zu Köln $\frac{1}{4}$ und zu Eſchweiler durch die Kohlenverſendungen ebenfalls $\frac{1}{4}$ dieſer Gütermaſſe. Das Uebrige fällt auf die andern Zwiſchenſtationen, von welchen nur Düren, Buir und Langerwehe von Erheblichkeit ſind.

Pro Zentner iſt aufgekommen:

für Poſtgüter	9 Sgr.	3 Pf.,	
„ Eilgüter	17 „	3 „	
„ Steinkohlen, Steine	1 „	6 „	
„ Eiſen und andere rohe Produkte .	2 „	7 „	
„ Handelsgüter	4 „	6½ „	
Ueberhaupt .	2 Sgr.	7 Pf.,	

Auf eine Meile wurden transportirt:

						Ertrag pro Zentner.	
			Thlr.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.
51483	Ztr.	Poſtgüter für . . .	2130	16	1	1	3
11733	„	Eilgüter für	922	20	—	2	4,30
3336	„	Geldſendungen für . .	852	4	—	—	—
1,571832	„	Steinkohlen, Steine ꝛc.	19575	4	—	—	4,66
2,755826	„	Eiſen und andere rohe Produkte	38269	24	3	—	5
1,449653	„	Handelsgüter für . .	26656	—	3	—	6,62
		Proviſion und Nebenerträge	511	26	—	—	—
5,843863	Ztr.	überhaupt für . . .	88918	4	7	—	5,47

Der belgiſch-rheiniſche Gütertransport, geregelt nach einem vorläufigen, mit der Belgiſchen Eiſenbahn-Verwaltung gemeinſchaftlich feſtgeſtellten Reglement und Tarif vom 6. Oktober 1843 begann ſchon in der Woche vor der dazu anberaumten Eröffnung vom 2. November 1843 durch beträchtliche Oelzufuhren aus Belgien und entwickelte ſich augenblicklich mit einer großen Lebhaftigkeit auf der Rheiniſchen Eiſenbahn durch das Zuſtrömen von Gütern aller Art aus Belgien, beſonders aber von Roheiſen, für welches ſich belgiſche Lieferanten durch kontraktliche Verbindlichkeit für den Import in die preußiſchen Rheinprovinzen vor Ende des Jahres verbindlich gemacht hatten. Daher kam es, daß in jenen zwei Monaten allein 336000 Ztr. belgiſcher Güter mittelſt ungefähr 4200 Wagenladungen, alſo durchſchnittlich 70 Transportwagen und 5600 Ztr. Güter importirt wurden, worunter allerdings 255000 Ztr. Roheiſen begriffen ſind; außer dieſen aber noch täglich durchſchnittlich 1300—1400 Ztr. Handelsgüter, größtentheils von Antwerpen kommend, nach Köln und Aachen eingeführt wurden.

Der Export rheiniſcher Güter hatte ſich im Jahre 1843 noch zu keiner erheblichen Bedeutſamkeit ausbilden können und ſind nur 17123 Ztr. zu Köln und zu Aachen verladener Güter in jenem zweimonatlichen Zeitraume ausgeführt worden. Im Ganzen hat alſo der belgiſch-rheiniſche Verkehr in dieſem

Zeitraume 353123 Ztr. auf die Bahn und 19314 Thlr. 19 Sgr. 6 Pf. eingebracht, und es wurden mithin überhaupt 1,379579 Ztr. Güter aller Art befördert, die einen Ertrag von 10823 Thlr. 24 Sgr. 1 Pf. lieferten.

Die nachſtehende Ueberſicht weiſt die einzelnen Abſendungs- und Beſtimmungs-Stationen des In- und Auslandes nach, welche den belgiſch-rheiniſchen Transportverkehr mit Güterſendungen, vom 27. Oktober an, per Eiſenbahn belebt haben.

I. Import.

Von	nach					Summa.	Geldertrag.	
	Aachen.	Eſchweiler.	Düren.	Köln.	allen übrig. rheiniſchen Stationen.			
	Zentner.	Zentner.	Ztr.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Thlr.	ſg.
Antwerpen	7300	—	163	48851	—	56314	7279	28
Brüſſel	2656	—	—	9141	—	11797	1668	18
Oſtende	2 30	—	—	1725	—	1955	339	27
Lüttich	171832	55350	631	4761	26190	258764	7262	7
Verviers	2861	12	9	1290	—	4172	282	13
allen übrigen belgiſchen Stationen	212	—	—	2757	—	2969	461	26
Summa I.	185091	55362	803	68525	26190	335971	17294	29

II. Export.

Von	nach						Summa.	Geldertrag.	
	Verviers.	Lüttich.	Oſtende.	Brüſſel.	Antwerpen.	allen übrig. belgiſchen Stationen.			
	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Thlr.	ſg.
Köln	2418	4297	103	1173	2575	543	11109	1801	22½
Düren	68	92	—	2	83	105	350	33	26
Eſchweiler	10	—	—	2	1	—	13	1	19
Aachen	2176	955	12	413	827	1193	5576	174	23
allen übrigen rheiniſchen Stationen .	46	2	—	—	56	—	104	7	20
Summa II.	4718	5346	115	1590	3542	1841	17152	2019	20½
Hauptſumme	—	—	—	—	—	—	353123	19314	19½

Pro Zentner iſt eingenommen:

für Import, Eiſen auf kurze Strecken . — Sgr. 9,18 Pf.,
alle übrigen Güter . . . 4 „ 0,04 „
„ Export . . . . 3 „ 6,39 „

Ueberhaupt . 1 Sgr. 7,69 Pf.

Auf eine Meile wurden transportirt:

			Thlr.	Sgr.	Pf.	Ertrag pro Zentner. Sgr.	Pf.
647590	Ztr.	Eiſen für	6508	3	—	—	3,61
448539	„	aller übrigen Gegenſtände für	10786	26	—	—	8,65
135900	„	Export für	2019	20	6	—	6,68
1,232029	Ztr.	überhaupt für	19314	19	6	—	5,64

Außer dem bereits erwähnten Roheiſen waren die wichtigſten Gegenſtände bei der Ein- und Ausfuhr von und nach Belgien:

Einfuhr.	Zentner.	Ausfuhr.	Zentner.
Rohzucker	20468	Eiſen- und Stahlwaaren . .	4582
Oel und Thran	17800	Schmalte, Glaſur, Erz, Farbewaaren	2850
Rohe Häute	8620	Rohe Schaafwolle	2079
Talg	5397	Wein	1203
Twiſte	1720	Rübkuchen	988
Rohe Baumwolle	1388	Manufakturwaaren	895
Farbe- u. außereuropäiſche Hölzer	2259	Pottloh	678
Tabak	1664	u. a. m.	
Kolonialwaaren	1332		
Farbeſtoffe	1360		

Die Durchſchnitts-Erträge für den Gütertransport geben nachſtehende Ergebniſſe, und zwar:

	p. Zentner überhaupt. Sgr.	Pf.	p. Zentner und Meile. Sgr.	Pf.
a. für den innern Verkehr:				
von Poſtgütern	9	3	1	3
„ Eilgütern	17	3	2	4,30
„ Kohlen, Steinen u. ſ. w.	1	6	—	4,66
„ Eiſen und anderen rohen Produkten . .	2	7	—	5
„ Handelsgütern	4	6½	—	6,62
überhaupt .	2	7	—	5,47
b. für den rheiniſch-belgiſchen Verkehr				
bei der Einfuhr:				
1) des Roheiſens auf kurzen Strecken .	—	9	—	3,61
2) der übrigen Gegenſtände	4	—	—	8,65
bei der Ausfuhr	3	6	—	6,08
überhaupt .	1	8	—	5,64

wobei in Beziehung auf dieſen letzten Durchſchnittsſatz ad 1 Sgr. 8 Pf. zu bemerken iſt, daß derſelbe wegen der überwiegenden Menge von Roheiſen, welches in dem kurzen Zeitraume von 2 Monaten und auf nur ganz kurzen Bahnſtrecken von 2, 3 und 4 Meilen eingeführt wurde, keinen Maaßſtab abgeben kann.

Die Reſultate der Monate des Jahres 1844 liefern, ſo weit ſolche vollſtändig vorliegen, zu den Erwartungen die günſtigſte Ausſicht, daß der Gütertransport-Verkehr zwiſchen der Nordſee und dem Rheine, beſonders auch in der Richtung von dem letzteren nach Belgien und ſeinen Häfen, in einer großartigen Entwickelung begriffen iſt, der gewiß aber alsdann erſt ſeine größte Ausdehnung erhalten wird, wenn das zweite Geleiſe auf der Bahn hergeſtellt iſt. Ohne Herſtellung deſſelben für die ſich entgegenkommenden Züge, die bei der Benutzung den Betrieb ungemein erſchweren und vertheuern, würden dieſe erfreulichen Ausſichten aber nicht in ihrem ganzen Umfange verwirklicht werden können, und es iſt deshalb dieſe Herſtellung gleichſam die größte Hauptbedingung eines vollſtändigen Gelingens des Unternehmens. Die Mittel dazu wie zur Vermehrung der Transportkräfte zu beſchaffen, wird daher die wichtigſte und nächſte Aufgabe ſein.

44. Aachen-Maſtrichter Eiſenbahn zur Verbindung der Rheiniſchen Eiſenbahn mit dem Süd-Wilhelms-Kanal.

Geſchichte dieſes Projekts.

Von dieſer Bahn wird nur ein ſehr kleiner Theil auf preußiſchem Gebiete liegen, allein ſie darf nicht unerwähnt bleiben, weil ſie ein bedeutendes Intereſſe für Aachen hat, welches — als Punkt des Zuſammentreffens der holländiſchen und belgiſchen Konkurrenz — durch Benutzung dieſer günſtigen Verhältniſſe, als Handelsſtadt bald eine eben ſo hohe Stufe erreichen dürfte, wie es als Fabrikplatz einnimmt.

Der Bau dieſer 4 Meilen langen Eiſenbahn wurde durch die Niederländiſche Regierung beabſichtigt, wie nachſtehender, unter dem 3. Mai 1842 den Kammern vorgelegter Geſetz-Entwurf ergiebt:

„Wir Wilhelm ꝛc. Da Wir erwogen, daß die Handelsbeziehungen im Allgemeinen und das Wohl Limburgs insbeſondere befördert würden, wenn man in Verbindung mit dem Kanale von Zuid-Willemswaart eine ſchnellere Kommunikation mittelſt einer Eiſenbahn zwiſchen Maſtricht und der preußiſchen Grenze in der Richtung von Aachen herſtellte und daß eine Zweigbahn auf Kirchrath ebenfalls den Transport der Kohlen der Domänengrube befördern und dadurch dem Schatze mehr eingebracht würde: aus dieſen Gründen und nach Wahrnehmung des Staatsraths beſtimmen Wir:

Artikel 1.

Es ſoll eine Eiſenbahn zwiſchen Maſtricht und der preußiſchen Grenze nach Aachen zu, mit einer Zweigbahn auf Kirchrath in einer ſpäter zu beſtimmenden Linie, angelegt werden.

Artikel 2.

Dieſe Bahn wird für einen doppelten Schienenweg angelegt, aber nur der erſte beendet, bis ſich das Bedürfniß eines zweiten herausſtellt.

Artikel 3.

Der Tarif wird ſpäter von Uns beſtimmt.

Artikel 4.

Um die Koſten zu decken, wird eine beſondere, auf die Bahn hypothezirte Anleihe von 3,700000 Fl. zu einem Zinsfuß eröffnet, der nicht 5 Prozent überſteigen darf.

Artikel 5.

Als Garantie dient die Bahn ſelbſt, und wenn ihre Einnahmen nicht hinreichen, die Einkünfte der Domänengrube von Kirchrath. Wenn auch dies nicht hinreicht, wird die Regierung den Reſt decken.

Artikel 6.

Bringt die Bahn Ueberſchüſſe, ſo dient es, die Anleihe zu tilgen. Iſt dieſe ganz getilgt, ſo gehört die Bahn rein dem Staat.

Artikel 7.

Das Geſetz wird erſt ausgeführt, wenn man ſich, ohne Koſten für den Staat, wegen des Anſchluſſes dieſer Bahn auf dem preußiſchen Gebiete mit der dortigen Regierung und den Unternehmern der Bahn auf dieſem Punkte geeinigt hat."

Von den Kammern wurde dieſer Antrag jedoch abgeſchlagen, worauf der Plan zu dieſer Eiſenbahn eine Zeit lang ruhte, bis er im Anfang des Jahres 1844 von einem Komité aufgenommen wurde, welchem als Unterſtützung von der Regierung ein ihr gehöriges großes Kohlenwerk übertragen werden ſollte. Die Bedingungen, unter welchen von dieſem Komité unterm 24. Februar 1844 Aktienzeichnungen zur Ausführung der obigen Eiſenbahn aufgenommen wurden, waren folgende:

1) Die Zeichnungen ſind nur dann verpflichtend, wenn von dem Preußiſchen und von dem Holländiſchen Gouvernement die Konzeſſion und die Anwendung des Expropriations-Geſetzes bewilligt und außerdem wenigſtens von einem oder von beiden Gouvernements Begünſtigungen, namentlich die Uebertragung der Verwaltung und Nutzmeſſung der dem Niederländiſchen Gouvernement zugehörigen, bei Kirchrath im Kanton Herten gelegenen Steinkohlenbergwerke der Aachen-Maſtrichter Eiſenbahn-Geſellſchaft gewährt werden.

   Das Bau- und Betriebs-Kapital iſt nach den Ueberſchlägen zu $2\frac{3}{4}$ Millionen Thaler preußiſches Kourant (oder 4,840000 fl. holl. Konv.-Geld) geſchätzt, bis zu welchem Betrage Zuſicherungen für Aktien ertheilt werden.

2) Die Aktienzeichner bezahlen ſofort $\frac{1}{2}$ Prozent, welches bei den ſpäteren Zahlungen in Anrechnung kommt oder, wenn die Geſellſchaft wider Erwarten nicht konzeſſionirt werden ſollte, nach Abzug der Koſten, zurückbezahlt wird.

3) Jede Aktie beträgt 200 Thlr. preußiſches Kourant oder 352 fl. holländiſches Kourant. Die künftigen Einzahlungen können in Berlin ſowohl wie in Amſterdam gemacht werden.

4) Sobald mit Gewißheit die Konzeſſion zu erwarten ſteht, wird durch Zeitungen zu Berlin, Amſterdam, Aachen, Köln und Maſtricht eine General-Verſammlung der Aktienzeichner nach Aachen berufen, um nach abſoluter Majorität das Statut zu beſchließen. Jede Aktie zählt hierbei für eine Stimme und die in der General-Verſammlung nicht erſchienenen oder nicht durch Bevollmächtigte vertretenen Aktionäre ſind durch die Beſchlüſſe der Majorität gebunden. In das Statut ſoll die Beſtimmung aufgenommen werden, daß die General-Verſammlungen, ſobald die Geſellſchaft definitiv konſtituirt iſt, abwechſelnd in Aachen und in Maſtricht gehalten werden und daß die Direktion zur Hälfte aus Mitgliedern, die zu Aachen oder zu Burtſcheid wohnen, und zur andern Hälfte aus Mitgliedern, die zu Maſtricht wohnen, zuſammengeſetzt wird."

Da die ganze Länge der Bahn, inkl. zwei Zweigbahnen, nach den beträchtlichen Steinkohlenwerken des Wurmreviers etwa 6⅔ Meilen betragen wird und das Anlagekapital nach dem Vorſtehenden zu 2,750000 Thlr. angenommen iſt, ſo werden ſich die Durchſchnittskoſten einer Meile auf etwa 412910 Thlr. ſtellen.

Zu den Aktienzeichnungen fand der zu jener Zeit gewöhnliche Andrang Statt und wurde das Kapital dadurch vollſtändig geſichert. Die Konzeſſion für den preußiſchen Theil der Bahn wird nicht bezweifelt, und da auch von den Ständen Hollands zu erwarten ſteht, daß ſie den Antrag der Geſellſchaft, ihr, als Bürgſchaft für ein Minimum von Zinſen, die Dominial-Steinkohlengruben zu Kirchrath auf eine beſtimmte Anzahl Jahre abzutreten, genehmigen werden, ſo wird wahrſcheinlich dieſe Bahn bald zur Ausführung gelangen.

45. Bonn-Kölner Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſer Bahn.

Im Jahre 1836 eröffnete ein aus Bewohnern von Bonn und der Umgegend gewähltes Komité von 15 Perſonen die Einladung zur Aktienzeichnung zu dieſem Vereine auf den Grund der Beſtimmungen, welche unter andern beſagten:

„§. 1.

Unter dem Namen Köln-Bonner Eiſenbahn-Geſellſchaft bildet ſich ein Aktien-Verein, welcher die Erbauung oder Benutzung einer Eiſenbahn von Bonn nach Köln, mit eventuellem Anſchluſſe an andere dorthin führende Bahnen, zum Zweck hat.

§. 19.

Sobald die Vorarbeiten und Ermittelungen ſo weit gediehen ſind, daß ſie der Königl. Regierung vorgelegt werden können und demnach die Konzeſſion, mit Beſtimmung der Richtung der Bahnlinie, erfolgt ſein wird, ſoll eine

General⸗Verſammlung ſämmtlicher Intereſſenten zu dem Ende einberufen wer⸗den, damit ſich Jeder erkläre, ob und für wie viel er bei dem Unternehmen ferner betheiligt bleiben wolle. Im Falle des Rücktritts fallen die zu den Vorbereitungskoſten gezahlten $\frac{3}{4}$ Prozent pro rata der zurückgezogenen Sum⸗men der bleibenden Geſellſchaft anheim. Nach dem alsdann ſich ergebenden Reſultate wird der proviſoriſche Ausſchuß ſeine Funktionen in die Hände des zu wählenden Verwaltungsraths niederlegen und über die Verwendung der Unkoſten⸗Fonds Rechnung ſtellen."

Auf dieſe Grundbeſtimmungen erfolgte die Einzeichnung des damals für hinreichend erachteten Geſellſchafts⸗Kapitals von 650000 Thlr. in beiden Städten, Bonn und Köln, binnen wenigen Tagen. Das Komité (provi⸗ſoriſcher Ausſchuß genannt) ließ nun zwei Linien nivelliren und veranſchlagen: die eine über Weßlingen, die andere über Brühl, und legte der General⸗Ver⸗ſammlung am 4. April 1837 das Reſultat ſeiner Arbeiten mit einem, vorher nicht gedruckten Statuten⸗Entwurfe vor. Die erſte Linie, über Weßlin⸗gen, obgleich die kürzere und wohlfeilere, ward wegen der Konkurrenz des Rheines und der Chauſſee verworfen. Die andere über Brühl, obgleich länger und theurer, ward gewählt, weil ſie dem Vorgebirge (zwiſchen Bonn und Köln) eine nöthige Verbeſſerung der Kommunikation gewährte, auch dem aufgegebenen Nachweiſe des öffentlichen Nutzens und der Ausſicht auf eine größere Rente beſſer entſprach. Der Statuten⸗Entwurf, welcher auf die damals im preußiſchen Staate geltenden allgemeinen Bedingungen für Eiſen⸗bahn⸗Unternehmungen baſirt war, ward gleichfalls berathen und einem Ge⸗ſellſchaftsvertrage zum Grunde gelegt. Die Richtungslinie der Bahn war darin folgendermaßen entworfen:

„§. 3.

Die Geſellſchaft ſchlägt der Königl. Regierung folgende Richtungslinie der Bahn vor: Die Bahn beginnt zu Bonn zwiſchen dem Rheine und dem Sternthor, läuft dem Vorgebirge bei Roisdorf entlang, in thunlichſt gerader Richtung nach Brühl, und mündet in oder an der Stadt Köln an demjeni⸗gen Punkte zwiſchen dem Weiher⸗ und Hahnenthore aus, welcher, in ſo weit es die Lokalitäten und die Militärverhältniſſe geſtatten, als der geeignetſte wird ermittelt werden; ſie wird ſich zu Bonn an den Rhein und bei Köln an die nach der belgiſchen Grenze führende Bahn anſchließen; jedoch ſoll der Bau der Bahn nach Köln, ohne Berückſichtigung des Schickſals der Rhein⸗Belgiſchen Bahn, ſogleich nach erfolgter Allerhöchſter Genehmigung beginnen."

Die erwähnte Ermittelung des Einmündepunktes zu Köln erfolgte ſpäter durch Verhandlungen zwiſchen dem proviſoriſchen Ausſchuſſe und der Militär⸗behörde, und es ergab ſich daraus die Nothwendigkeit ſowie die Nützlichkeit, ein altes zugemauertes Stadtthor bei St. Pantaleon dazu zu benutzen. Die während dieſer Zeit vom proviſoriſchen Komité angeſtellten Bemühungen zur Erlangung der Königl. Konzeſſion blieben aber während dreier Jahre ohne Erfolg. In der Zwiſchenzeit erſchien das neue Eiſenbahngeſetz vom 3. No⸗vember 1838 mit der dazu gehörigen Miniſterial⸗Inſtruktion, worauf das Statut und der Geſellſchaftsvertrag vom 24. April 1837 dem proviſoriſchen

Ausſchuſſe zur Umarbeitung nach Maaßgabe der neuen Geſetzgebung und zur Bewirkung einer Vermehrung des Kapitals durch neue Aktienzeichnungen remittirt wurde. Zugleich aber erhielt das Unternehmen im Allgemeinen die Königl. Zuſtimmung durch folgende Kabinetsordre vom 6. Juli 1840:

„Nach dem Antrage des Staats-Miniſteriums vom 11. v. Mts. will Ich dem eingeleiteten Unternehmen einer Eiſenbahnanlage von Bonn nach Köln durch eine Aktien-Geſellſchaft mit einem Grundkapitale von 750000 Thlr. hierdurch Meine Zuſtimmung ertheilen und zugleich genehmigen, daß dieſe Eiſenbahn, nach erfolgter Beſtätigung des Mir einzureichenden Geſellſchafts-Statuts, in der vorgeſchlagenen Richtung über Brühl durch den Feſtungsrayon nach Köln geführt und durch eine Zweigbahn mit der von Köln nach Aachen führenden Bahn verbunden werde.

Die ſpezielle Feſtſetzung über die Einführung der Bahn in den Feſtungsrayon von Köln bleibt vorbehalten. Auch beſtimme Ich hierdurch, daß die in dem Geſetze über Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorſchriften, insbeſondere diejenige über die Expropriation, auf das obengedachte Unternehmen Anwendung finden ſollen.“

Der proviſoriſche Ausſchuß ließ nun einen neuen Koſtenanſchlag durch den bekannten Erbauer der Taunus-Eiſenbahn, Regierungsrath Denis, machen, woraus hervorging, daß für die Hauptbahn von Bonn nach Köln allein, ohne irgend eine Zweigbahn, ein Kapital von 860000 Thlr. erfordert werde. Mit dieſem Anſchlage legte das Komité zum Schluſſe ſeiner Funktionen in der General-Verſammlung vom 21. September 1840 zugleich einen Entwurf des umgearbeiteten Statuts zur Berathung vor. Unter andern war namentlich der §. 3 deſſelben der Gegenſtand einer vielſeitigen und lebhaften Debatte. Derſelbe lautete im Entwurfe:

„Die Richtungslinie der Bahn iſt im Weſentlichen folgende: Die Bahn beginnt zwiſchen dem Rheine und dem Sternthore, nähert ſich dem Vorgebirge bei Roisdorf, Bornheim und Brühl, und geht von da in thunlichſt gerader Richtung nach Köln, wo ſie in der Stadt an einem Punkte ausmündet, welcher nach den bisherigen Verhandlungen von der Staats-Regierung feſtgeſetzt werden wird. Die Bahn wird ſich in der Nähe von Köln an die Rheiniſche Bahn, und ſie kann ſich zu Bonn an den Rhein mittelſt Zweigbahnen anſchließen. Ueber die Ausführung dieſer Anſchlußbahnen wird eine ſpätere General-Verſammlung das Nähere beſchließen. Jedenfalls ſoll zuerſt die Bahn von Bonn nach Köln vollendet werden.“

Bei der Erörterung dieſes Paragraphen ſtellte ſich eine größere Differenz der Meinungen als bei irgend einem anderen Paragraphen heraus, und es ergab ſich, daß zwei Parteien in Widerſpruch ſtanden, von denen die eine den Bahnhof bei Bonn in der Nähe des Rheins, die andere entfernt von demſelben angelegt haben wollte. Wäre der Streit hierüber auf die Spitze getrieben worden, ſo war das Loos der Geſellſchaft entſchieden: entweder ſie

zerfiel ganz und gar, oder die Majorität konſtituirte ſich zu einer neuen Geſellſchaft nach den von ihr beliebten Bedingungen.

In dieſer Kriſis machte ein kölner Aktionär zur Vereinigung der beiden Parteien folgenden Vorſchlag:

„Die Geſellſchaft iſt befugt, Zweigbahnen anzulegen: 1. zum Anſchluß an die Rheiniſche Bahn bei Köln; 2. zum Anſchluß an den Rhein bei Bonn; 3. zur Ausdehnung der Bahnlinie bis an den Fuß des Siebengebirges. Dieſe Anlagen ſollen jedoch nur in Folge eines beſonderen Beſchluſſes der General-Verſammlung und nach vorheriger Beſchaffung der dazu erforderlichen Geldmittel ausgeführt werden.“

Durch dieſen Vorſchlag wurde ein Gleichgewicht der gegenſeitigen Zugeſtändniſſe und die erforderliche Einſtimmigkeit herbeigeführt, indem nur ein einziger Aktionär damit nicht einverſtanden war. Es wurde zugleich im Intereſſe der Geſellſchaft und der Stadt Bonn angemeſſen befunden und entſchieden, daß die künftige Verwaltung in Beziehung auf die Anlage des Bahnhofes bei Bonn nicht an die in dem ehemaligen Statuten-Entwurf angegebenen Grenzen gebunden ſein ſollte.

Nachdem ſämmtliche Paragraphen des Statuts in gleicher Weiſe vielſeitig erörtert worden, erfolgte deſſen Feſtſetzung, und auf dieſe Grundlage hin geſchah die vorläufige Einzeichnung der Summe von 876000 Thlr. Hiermit ſchloß die General-Verſammlung am 21. September 1840, um ſich am 27. September wieder zu vereinigen.

In dieſer General-Verſammlung unterzeichneten alle Aktionäre den notariellen Geſellſchaftsvertrag und ſchritten alsdann zur Wahl der Verwaltung. Das Reſultat der letzteren war, daß 15 Bonner und 13 Kölner Mitglieder gewählt wurden.

Durch nachſtehende Allerhöchſte Beſtätigungsurkunde vom 11. Februar 1841 erhielt hierauf das Statut die definitive Genehmigung und die Geſellſchaft zugleich die Rechte einer Korporation.

„Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. ꝛc. Nachdem Wir bereits durch Unſere Ordre vom 6. Juli v. J. zur Anlage einer Eiſenbahn von Bonn nach Köln Unſere landesherrliche Zuſtimmung ertheilt haben, wollen Wir die Geſellſchaft, welche nach der anliegenden Notarial-Urkunde vom 27. September v. J. zur Erbauung und Benutzung dieſer Eiſenbahn unter dem Namen: „Bonn-Kölner Eiſenbahn-Geſellſchaft“ mit dem nach den weiteren Ermittelungen für erforderlich erachteten Grundkapitale von 876000 Thlr. zuſammengetreten iſt, nach der Beſtimmung des Art. 37 des Handelsgeſetzbuchs Unſerer Rheinprovinz, als eine anonyme Geſellſchaft hiermit beſtätigen, und das in jener Notarial-Urkunde enthaltene Statut ſammt den danach vereinbarten tranſitoriſchen Beſtimmungen hierdurch genehmigen, jedoch mit der Maaßgabe: zu §. 3 des Statuts, daß in Betreff der Fortführung der Bahn bis an den Fuß des Siebengebirges Unſere Entſcheidung vorbehalten bleibt, bis dieſe Ausdehnung des Unternehmens nach den beſtehenden allgemeinen Anordnungen zur Beſchlußnahme vorbereitet ſein wird, und daß

zur Feſtſtellung des Projekts für die Ausmündung der Bahn und die Anlage des Bahnhofes bei Bonn die beſondere Genehmigung Unſeres Finanz-Miniſters erforderlich ſein ſoll, ſowie zu §. 7 des Statuts, daß die Betheiligung bei anderen Eiſenbahn-Unternehmungen nur nach vorgängiger Zuſtimmung Unſeres Finanz-Miniſters erfolgen darf. Die gegenwärtige Beſtätigung und Genehmigung ſoll in Verbindung mit Unſerer vorerwähnten Ordre vom 6. Juli v. J. nebſt dem Statute und den tranſitoriſchen Beſtimmungen durch die Geſetzſammlung bekannt gemacht werden."

Der Bau der Bahn hätte nun beginnen können, wenn nicht wegen der Anlage des Bahnhofes zu Bonn Zweifel geweſen wären. Um dieſe zu beſeitigen, wurden von der Direktion die nöthigen Ermittelungen eingeleitet und fünf verſchiedene Stellen, nämlich drei an der Nordſeite und zwei an der Südſeite, in techniſcher, ökonomiſcher und allgemeiner Beziehung unterſucht. In der am 28. Juli 1841 gehaltenen Verſammlung des Verwaltungsraths und der Direktion wurde nach Abwägung der Vortheile und Nachtheile eines jeden dieſer Punkte zur Abſtimmung über jeden einzelnen geſchritten.

Hieraus ergab ſich das Reſultat: 1. daß die Anlage des Bahnhofes am Exercierplatze (in der Nähe des Rheins) von allen Anweſenden einſtimmig verworfen wurde; 2. daß für eine Stelle am Grabenwege (diejenige, welche im ehemaligen Statuten-Entwurfe bezeichnet war) vier Stimmen; 3. daß für eine andere, nicht genau bezeichnete Stelle in der Nähe des Sternthores ſieben Stimmen; und endlich 4. daß für jene am Ende der poppelsdorfer Allee, dem Neuthor zunächſt, vierzehn Stimmen unter einundzwanzig Stimmberechtigten ſprachen. Außerdem erklärten ſich noch die vier ſtellvertretenden Direktoren, über deren Stimmrecht das Statut Zweifel zuließ, und die einen desfallſigen Vorbehalt machten, ebenfalls für letztere Stelle.

Durch den letzteren Beſchluß erwachte der Streit wegen der Anlage des Bahnhofes zu Bonn zwiſchen zwei Parteien von Neuem, indem ein Theil der Aktionäre, mit der Direktion der Geſellſchaft an der Spitze, den Bahnhof an der vorhin angegebenen Stelle auf der Südweſtſeite, ein anderer Theil derſelben, unter Leitung der ſtädtiſchen Behörden, denſelben auf der Nordſeite der Stadt angelegt haben wollte.

Die letztere Partei führte für ihre Anſicht als Gründe namentlich an: Der nördliche Theil Bonns, durch ſeine Lage und Beſchaffenheit am wenigſten begünſtigt, würde durch die Nähe der Eiſenbahn in Folge des ſich bildenden Geſchäftsverkehrs aus dem Zuſtande der Verſunkenheit erhoben werden; Bonn ſelbſt würde dadurch, daß die Bahn zu Bonn an den Rhein gelegt und in der Nähe von Köln mit der von dort aus nach Belgien führenden Bahn in Verbindung geſetzt würde, mit der Zeit eine Spedition und einige merkantiliſche Wichtigkeit erlangen. Wie hoch der hieraus entſtehende Gewinn aber anzuſchlagen ſei, zeige ſich ſofort, wenn man berückſichtige, daß die Bonn-Kölner Bahn, nach dem Grundſatze des urſprünglichen Statuts, eine Fortſezzung derjenigen ſei, welche die Nordſee mit dem Rheine verbindet und daher der Transport derjenigen Güter, welche rheinabwärts kämen und nach den

Niederlanden oder weiter gingen, zu Bonn anfangen, ſowie (bei der großen Unwahrſcheinlichkeit einer Bahnanlage von Bonn nach Koblenz) für die, welche von der See her oder aus den Niederlanden kämen und ihre Beſtimmung rheinaufwärts hätten, zu Bonn endigen würde. Namentlich bei den Sendungen rheinaufwärts käme der acht Stunden lange Waſſerweg von Köln bis Bonn gegen den in etwa 40 bis 45 Minuten zurückzulegenden Schienenweg in Vergleich, die Kürze dieſes Weges und die geringeren Verladungskoſten in Bonn ſetzten es mithin wohl außer allen Zweifel, daß ſich dort ein anſehnlicher Verkehr bilden würde. Um dies zu verhindern, wären es daher namentlich die Kölner Aktionäre, welche die Anlage des Bahnhofes an der Südſeite der Stadt wünſchten.

Von der andern Partei wurde dagegen angeführt, daß der Bahnhof an der Südſeite von Bonn namentlich nachſtehende Vortheile darbiete:

1) Nähe der Stadt. — Keine andere Stelle dürfte ſo nahe beim Marktplatze, dem Centralpunkte des ſtädtiſchen Verkehrs, liegen.

2) Schöne Lage und Zugänglichkeit von allen Seiten. — Die vorzügliche freie Lage in Mitte der Naturſchönheiten Bonns, die wahrlich mit jenen des Siebengebirges wetteifern dürfen, ließe ſich nur beneiden, nicht verkleinern. Am vorderen Ende die poppelsdorfer Allee, welche ihres Gleichen in ganz Deutſchland ſuche, am anderen Ende zwei Bezirksſtraßen, von Meckenheim und Enskirchen, welche nach dem Herzen des Landes führten; auf beiden Flanken Gelegenheit zur Anlage breiter chauſſirter Straßen zur Verbindung mit dieſen Bezirksſtraßen und mit dem Sternthor. Alles, ohne Häuſer und Gärten zu zerſtören; dabei die Benutzung von drei Stadtthoren, des Neuthores zunächſt, dann des Sternthores und des koblenzer Thores. Sollten dieſe drei Thore zur Paſſage noch nicht reichen, ſo würde die Ueberbrückung eines Stadtgrabens zur Verbindung mit der Schloßſtraße, der breiteſten von Bonn, hinzutreten können.

3) Keine Störung der gegenwärtigen Verhältniſſe und Erleichterung der zukünftigen Entwickelung. — Zu allen andern Bahnhofſtellen in der Nähe der Stadt (mit Ausnahme des, blos von der Fronte zugänglichen Grabenweges) könne man nur vermittelſt Durchſchneidung vieler Gärten, zu einigen nur mittelſt Niederreißung von Häuſern ꝛc., gelangen. Nur an der Südſeite böte das ſogenannte mülheimer Feld unmittelbar am Stadtgraben eine große, nicht in Gartenanlagen verwandelte Ackerfläche dar.

4) Erleichterung des Verkehrs für die Stadt- und Landbewohner. — Für beide Theile hielte dieſe Stelle die richtige Mitte: beide Theile hätten auf der Waage des Landesherrn gleiche Geltung. Die Bevölkerung des Siebengebirges und des Vorgebirges, von Rolandseck an, könne ſich hier konzentriren und den Markt von Köln, Aachen ꝛc. mit ihren Produkten verſehen. Das Bedürfniß einer Fortſetzung der Bahn würde für dieſe Menſchenmaſſe dadurch theilweiſe befriedigt, ohne allen Nachtheil für Bonn. Für die Zufuhren von allen Seiten wäre gerade dieſe Stelle die gelegenſte.

5) Die Verbindung mit dem Rheine ſei dadurch nicht ausgeſchloſſen. — Dieſe Verbindung könne von dort aus ſowohl nach der Nord-

als nach der Südſeite Statt finden, und zwar außerhalb der Stadt ſowohl, als durch die Stadt.

Eben ſo wäre die Verbindung des Rheins mit dem ſüdlichen Bahnhofe durch eine Zweigbahn an mehreren Stellen ausführbar. Wenn man dieſer Zweigbahn, die übrigens nur für den Güterverkehr mittelſt Pferdeförderung nützlich ſein könne, den Vorwurf mache, die Stadt werde dadurch umgangen, ſo träfe derſelbe die Nordſeite nicht minder als die Südſeite, und es läge in der Natur der Sache, daß es auch nicht anders ſein könne. Die Hauptrückſicht dabei dürfte aber darin beſtehen, daß dieſe Zweigbahn den Rhein an ſolchen Punkten berührte, wo hinreichendes Waſſer zum Anlanden großer Schiffe vorhanden ſei. Es ſcheine dies aber auf der Nordſeite, in der Nähe des Landungsplatzes der Kohlennachen, nicht der Fall zu ſein, und außerdem würde die Stadt das ſchmale Werft an dieſer Stelle bedeutend verbreitern müſſen, um Menſchen und Güter außer Berührung mit dem Leinpfade zu bringen, indem jetzt ſchon häufige Störungen beim Anlanden der fliegenden Brücke und der Dampfſchiffe Statt finden. Der Eiſenbahn-Geſellſchaft würde man wohl nicht zumuthen, daß ſie auf ihre Koſten ſolche ſtädtiſche Anlagen ausführen ſollte, und ſie hätte daher eine Lage ſorgfältig zu meiden, wodurch ſie wider Willen dazu beitragen müßte.

Viele mündliche und ſchriftliche Vorſtellungen wurden von beiden Parteien, nachdem auch in der General-Verſammlung der Aktionäre am 4. April 1842 keine Einigung erfolgt war, den Staatsbehörden zugefertigt, worauf der Direktion der Geſellſchaft von der Regierung zu Köln nachſtehendes Reſkript des Finanz-Miniſters vom 19. April 1842 zur Kenntniß der Aktionäre mitgetheilt wurde.

„Des Königs Majeſtät haben, wie ich der Königl. Regierung in Verfolg der Verfügung vom 14. März d. J. eröffne, in Folge mehrfacher Immediat-Vorſtellungen von den Verhandlungen über die Anlage des Bahnhofes bei Bonn Kenntniß zu nehmen geruht. Obwohl Allerhöchſtdieſelben mit der auch von der Regierung vorgetragenen Anſicht, daß von den Bewohnern der Stadt Bonn der Wahl des Platzes eine viel zu große Wichtigkeit beigelegt werde, und in dieſer Beziehung einerſeits die übertriebenſten Beſorgniſſe, andererſeits eben ſo überſpannte Erwartungen obwalten, einverſtanden ſind, ſo haben Sie es doch, da auch die Gründe, welche den Wünſchen der Stadt entgegengeſtellt werden, eben ſo wenig durchgreifend erſcheinen, und namentlich nicht anzunehmen iſt, daß der Umſtand, ob die Bahn auf der Nord- oder Südſeite der Stadt beginnt, auf deren Frequenz irgend einen weſentlichen Einfluß haben ſollte, für billig erachtet, bei einer hauptſächlich das Intereſſe der Stadt Bonn berührenden Frage auch die vielfachen Anträge ihrer Behörden und Bewohner möglichſt zu berückſichtigen, zumal auch bei dem ſtatutenmäßig von dem Verwaltungsrathe in Gemeinſchaft mit der Direktion gefaßten Beſchluſſe keinesweges Einſtimmigkeit Statt gefunden, ſondern der dritte Theil der Stimmen ſich für die Anlegung des Bahnhofes an der Nordſeite der Stadt ausgeſprochen hat. Demgemäß kann ich mit Rückſicht auf den in der Beſtätigungs-Urkunde vom 11. Februar v. J. gemachten Vorbehalt, falls die ſtädtiſche Behörde auf ihrem Widerſpruch beharren ſollte, der projektirten Bahnhofsanlage auf dem mülheimer Felde an der poppelsdorfer Allee die Genehmigung nicht ertheilen, ſo daß demnächſt von Seiten der Geſellſchaft anderweite, den Wünſchen der Stadt Bonn mehr entſprechende Vorſchläge zu gewärtigen

bleiben. Hierbei iſt jedoch, der Allerhöchſten Beſtimmung zufolge, auch der Rückſicht auf eine künftige mögliche Fortſetzung der Bahn nach dem Siebengebirge oder nach Koblenz, wofür die Benutzung der Weſtſeite der Stadt zu der Bahnhofsanlage am zweckmäßigſten erſcheinen würde, die nöthige Beachtung zu gewähren. — Hiernach hat die Königl. Regierung die weitere Eröffnung an die Direktion der Geſellſchaft ergehen zu laſſen.

Berlin, den 19. April 1842.

Der Finanz-Miniſter
Graf v. Alvensleben."

An die Königl. Regierung zu Köln.

In Folge dieſer vorläufigen Entſcheidung des Königl. Finanz-Miniſteriums trat die Direktion mit der ſtädtiſchen Behörde zu Bonn in nähere Verbindung; zur genauen Nivellirung und Vergleichung ſämmtlicher in Vorſchlag gebrachter Bahnhofſtellen wurde der Auftrag ertheilt und mehrere techniſche Gutachten über die Zweckmäßigkeit der einzelnen Projekte eingeholt.

In einem Gutachten des Landbaumeiſters Märtens war näher ausgeführt: 1. daß die Stadt Bonn denſelben Vortheil von der Eiſenbahn habe, der Bahnhof möge an die eine oder die andere Seite gelegt werden; 2. daß der Nachtheil für die Eiſenbahn aber ſehr bedeutend ſei, wenn der Bahnhof an die Südweſtſeite gelegt würde; 3. daß die höhere Vorſchrift, die derеinſtige Fortſetzung der Bahn zu berückſichtigen, es aber vollends außer Zweifel ſetze, daß keine andere als die Richtung nach Süden gewählt werden könne; 4. daß man endlich die verfehlten Richtungslinien anderer Bahnen zum warnenden Beiſpiel nehmen und keine lebensgefährlichen Kurven konſtruiren dürfe, wo die ſchönſte gerade Linie von der Natur geboten ſei.

Alle Verſuche, eine Vereinigung zwiſchen beiden Parteien herbeizuführen, ſcheiterten jedoch, indem keine von ihrer Anſicht abgehen wollte. Jede richtete an die Staatsbehörden und an den König Geſuche und Bittſchreiben, um ihrem Projekte Eingang zu verſchaffen, während das Ganze darunter leiden mußte, indem der Bau der Bahn nur ſehr langſam vorwärts ging.

Durch Reſkript des Finanz-Miniſters von Bodelſchwingh vom 26. November 1842 wurde endlich dem ſo lange dauernden und mit leidenſchaftlicher Heftigkeit geführten Streite ein Ende gemacht, indem die Anlage des Bahnhofes auf der Südweſtſeite der Stadt an der von Bonn nach Poppelsdorf führenden Chauſſee beſtimmt wurde.

Die Richtung der Bahn von Bonn bis Köln war alſo hierdurch beſtimmt und konnten mithin die bis jetzt nur ſtellenweiſe betriebenen Arbeiten zur Herſtellung der Bahn im Frühjahr 1843 mit der größten Thätigkeit angegriffen werden. Im September deſſelben Jahres wurde auch die Richtungslinie der Eiſenbahn durch die Feſtungswerke und durch den Rayon der Feſtung Köln genehmigt und ſomit das letzte Hinderniß aus dem Wege geräumt, welches der Fertigſtellung der Bahn im Wege ſtand. Am 3. Februar konnte dieſelbe durch die Regierung abgenommen und am 15. Februar dem Verkehr eröffnet werden.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe.

Der Bahnhof der Bonn-Kölner Eiſenbahn liegt in Köln am ſüdweſtlichen Ende in der zweiten Sektion der Stadt in der Nähe der St. Panta-

leonskirche. Durch das St. Pantaleons-Thor, welches von der Feſtungsbehörde der Eiſenbahn geöffnet wurde, verläßt dieſelbe die Stadt Köln und überſchreitet die Gräben auf 2 Holzbrücken, von denen die eine 60, die andere 50 Fuß lang iſt, und einen Theil des Glacis auf einem, aus Holz zuſammengeſetzten, 240 Fuß langen Viadukt. Es durften hier keine Mauerarbeiten und Erddämme angewandt werden, damit bei eintretender Nothwendigkeit eine einfache Hinwegräumung möglich werde. An den Gehöften Weißenhaus und Klettenberg vorbei geht die Bahn, Kuhmar beinahe berührend, über *Kalſcheuren* in gerader Linie nach *Brühl*. Von hier wendet ſie ſich, Falkenluſt und Dickopshof links laſſend, nach *Sechtem*, läuft bei Bornheim vorüber, erreicht *Roisdorf* und endet alsdann bei *Bonn* auf der Südweſtſeite der Stadt an der großen ſchönen, mit einer doppelten Reihe von Roßkaſtanienbäumen bepflanzten Allee, die von Bonn nach Poppelsdorf führt und nunmehr faſt gänzlich bebaut iſt.

Die Bahn hat eine Länge von 3,9 preußiſchen Meilen oder 7800 Ruthen; die Entfernungen der einzelnen Haltepunkte auf der Bahn ſind:

von	Köln	bis	Kalſcheuren	2000	Ruthen,
„	„	„	Brühl	2900	„
„	„	„	Sechtem	4400	„
„	„	„	Roisdorf	6000	„
„	„	„	Bonn	7800	„

c. Anlage-Kapital.

Wir entnehmen hierüber dem von der Direktion in der General-Verſammlung der Aktionäre am 8. April 1844 erſtatteten Jahresberichte das Nachſtehende:

„In der General-Verſammlung vom 21. September 1840 wurde mit Zugrundelegung eines Koſtenüberſchlages im Belaufe von 860000 Thlr. das Aktien-Kapital auf 876000 Thlr. normirt und durch Zeichnung ergänzt. Wir haben daſſelbe in 10 Ratenzahlungen zu 10 Prozent eingezogen.

Am 31. Dezember 1843 betrug das Guthaben der Geſellſchaft bei ihren

	Thlr.	Sgr.			
verſchiedenen Bankiers			253960 Thlr.	7 Sgr.	4 Pf.
wozu die Schlußrate vom 1. Januar von	87600	—			
unter Abzug der auf die früheren Einzahlungen zu leiſtenden Zinſenvergütungen	39590	10			
			48009 „	20 „	— „
kam, ſo daß ſich an dem genannten Tage ein Kapitalbeſtand von			301969 Thlr.	27 Sgr.	4 Pf.
herausſtellte und die verausgabten Summen			574030 „	2 „	8 „
			= 876000 Thlr.	— Sgr.	— Pf.

betrugen.

Die vorliegende, durch den Verwaltungsrath geprüfte und dechargirte Bilanz über das Kalenderjahr 1843, ſowie die Bücher der Geſellſchaft, liefern den Nachweis für obige Zahlen und auch für die ſpezielle Verwendung des Baukapitals bis Ende 1843.

Obgleich die bis zur günſtigſten Jahreszeit verſchobene Beendigung vieler Bahnhofbauten und noch ſchwebenden Abrechnungen mit mehreren Lieferanten und Unternehmern die Vorlegung einer in allen Theilen abgeſchloſſenen Reviſions-Baurechnung vorerſt noch nicht geſtatten, ſo werden wir uns doch bemühen, Sie durch nachfolgende Mittheilungen zu einer möglichſt genauen Beurtheilung des Endreſultates in Kenntniß zu ſetzen.

Der erwähnte Voranſchlag läßt ſich in 3 Abtheilungen zuſammenfaſſen:

in Bahnbau	620000 Thlr.
in Grunderwerbung	120000 „
und in Betriebskapital . . .	120000 „
Zuſammen .	860000 Thlr.

Wir halten dieſe Eintheilung feſt, um jede dieſer Abtheilungen mit den Ergebniſſen der Baurechnung zu vergleichen, nachdem wir zuvor die weſentlichen Abweichungen bezeichnet und auf ihre Motive zurückgeführt haben werden.

In der Zeit, welche zwiſchen der Aufſtellung des Voranſchlages und der Bauausführung lag, hatte die Erfahrung auf andern deutſchen Bahnen über den Werth mehrerer Syſteme, den Oberbau betreffend, abgeurtheilt, auch manche nützliche Verbeſſerung bei der Anlage von Bahnhöfen erkannt — ſie hatte auf Fehler und Vorzüge bei der Konſtruktion von Perſonenwagen im Intereſſe der Annehmlichkeit des Publikums aufmerkſam gemacht und ſich über die Leiſtungen der verſchiedenen Syſteme bei den Lokomotiven ausgeſprochen. Durch angeknüpfte Verbindung mit anerkannten Autoritäten ſuchten wir zu geläuterten Anſichten zu gelangen, um das Reſultat aller Verbeſſerungen und Erfahrungen in die definitiven Baupläne aufzunehmen und bei Beſtellung des gehenden Zeugs zu berückſichtigen.

Gemäß §. 53 des Statuts hätte vor dem Angriff der Arbeiten der ganze Bauplan nebſt Koſtenanſchlag in gemeinſchaftlicher Sitzung mit dem Verwaltungsrathe berathen und feſtgeſtellt werden müſſen; aber bei den vielen Vorbehalten höhern Orts, wodurch die Bahnlinie in mehreren Richtungen ungewiß blieb, waren wir im Intereſſe des Beginns und Fortgangs des Baues gezwungen, die Pläne und Anſchläge ſtückweiſe vorzulegen und gemeinſchaftlich mit dem Verwaltungsrathe die Ausführung jener Arbeiten zu beſchließen, welche durch die zweifelhaften Richtungen nicht gefährdet erſchienen.

Für die Abtheilung „Bahnbau" waren 620000 Thlr. ausgeworfen, und zwar mit Unterſtellung eines einfachen Bahnkörpers mit einfachen Brücken und berechnet auf eine Länge von

	7540 Ruthen	
und	460 „	Beifügung für Ausweichungen und zuſätzliche Stränge in den Bahnhöfen.

Die Erfahrungen aller fertigen Bahnen haben herausgeſtellt, daß Ueberſchreitung ähnlicher Voranſchläge die Regel, die Ausführung innerhalb der

geſtellten Grenzen die Ausnahme bildet. Bei Feſtſtellung der Richtungslinie wurden das Intereſſe der Geſellſchaft und die gemeinnützigen Rückſichten gegen das Publikum reiflich erwogen und eine größere Anlehnung ans Vorgebirge, auf Koſten der nothwendigen Längevermehrung, als zweckmäßig erkannt. — Auch führte die Unterſtellung der Möglichkeit, in nicht zu entfernter Zeit durch wachſenden Verkehr zur Anlage eines zweiten Geleiſes ſchreiten zu müſſen, zum Beſchluſſe, ſowohl den Bahnkörper als die Brückenbauten in der erſten Anlage auf Doppelſpur zu berechnen, um mit einer verhältnißmäßig geringern Mehrausgabe der Zukunft Zeitgewinn und ſchwere Geldopfer abzukaufen. Freilich konnte dieſe Abſicht bei den Konſtruktionen im Feſtungsbezirke nicht erreicht werden. Die desfalls gepflogenen Unterhandlungen koſteten großen Zeitverluſt, ohne zu dem gewünſchten Reſultat zu führen.

Dieſe Beſchlüſſe führten zu folgenden vermehrteu Arbeiten:

Verlängerung der Bahn um 245 Ruthen;

Bewegung einer Erdmaſſe

von 96540 Schachtruthen Behufs der Bahn

und 17200 „ „ „ Bahnhöfe,

zuſ. von 113740 Schachtruthen

anſtatt veranſchlagter

48047 Schachtruthen für den Bahnkörper

und 6000 „ für Bahnhofs-Planirungen

oder 54047 Schachtruthen im Ganzen,

zum Bau von 3 Brückthoren, 7 Brücken, 6 Durchläſſen, 1 Kanal am Eulchen, maſſiv und doppelſpurig, anſtatt von 3 Brückthoren, 2 Brükken und 7 Durchläſſen einſpurig.

Die Durchführung der Bahn durch die Feſtungswerke hat Opfer gekoſtet, welche nicht vorgeſehen waren. Ohne Erfolg gingen wir alle Inſtanzen durch, um die Geſtattung einer Dammanſchüttung zu erwirken, nicht nur im Intereſſe der größern Solidität, ſondern auch aus finanziellen Rückſichten, weil dieſe Anſchüttung ſich einem Einſchnitte angeſchloſſen haben würde, wo es ſich um billige Wegſchaffung von circa 6000 Schachtruthen Erde handelte. Wir mußten zu Holz-Konſtruktionen übergehen, welche die für Durchſchneidung der Feſtungswerke als ausreichend erachtete Summe zum Vollen in Anſpruch nahmen. Für die nachfolgenden, uns auferlegten Verpflichtungen waren keine Gelder ausgeworfen.

Beitrag zu Feſtungsbauten durch die Eiſenbahn bedungen	13100 Thlr.
Vergütung der Räumungskoſten des St. Pantaleonsthurmes	830 „
Anfertigung flacher Doſſirungen beim Einſchnitt ꝛc., welche, abgeſehen von der bedeutenden Ausgabe für den theuren Boden in der Stadtnähe, die Erdarbeiten vertheuerten um	4400 „
	18330 Thlr.

Die großen Unbequemlichkeiten für den Betrieb bei zu beengten Bahnhofsräumen waren zu einleuchtend, um vor rechtzeitigen Geldopfern zurückzu-

weichen. Dieſe Geldopfer mußten auch, namentlich in Köln, in reichem Maaße gebracht werden, ſowohl durch unfreiwillige Erwerbung theuren Bodens und theurer, zum Abbruch beſtimmter Gebäude, als durch die gebotene Verlegung und Anlegung neuer Straßen im Intereſſe der Stadt und der Geſellſchaft. Wir haben aber damit eine Ausdehnung der Bahnhöfe gewonnen, welche, wenn ſie in Köln auch noch Wünſche übrig läßt, weſentliche Vortheile gegen die erſten Projekte gewährt. Die mechaniſchen Vorrichtungen an den Drehſcheiben, Weichen, Waſſerkrahnen ꝛc. ſind nach den neueſten und beſten Vorbildern getroffen, auf Erſparung und Erleichterung beim Betrieb berechnet. Eine Mehrausgabe von 8500 Thlr. war zum Vollen gerechtfertigt.

Statt 460 Ruthen für Ausweichungen und zuſätzliche Stränge ſind deren 982 Ruthen ausgeführt oder in Ausführung begriffen, woraus die großartigere Anlage und nothwendige Koſtenvermehrung hervorgeht.

Im Voranſchlage waren nöthige Reſervevorräthe an Schienen, Schwellen und Befeſtigungsmitteln nicht bedacht. Wir beſitzen aber eine Reſerve von 447 Schienen, 1668 Schwellen, 815 Stühlchen und einer Anzahl Nägel und Keile, im Geſammt-Koſtenbetrage von 7550 Thlr.

Durch dieſe Abweichungen und Zuſätze blieb vom Voranſchlage kaum das Gerippe übrig, und bei der weſentlichen Koſtenvermehrung wurde unſer Beſtreben, durch ſparſamen Haushalt in den Grenzen der beſtimmten Summe zu bleiben, auf harte Proben geſetzt. Die Verlegenheit wurde dadurch geſteigert, daß ein vollſtändiger Anſchlag aus erwähnten Gründen nicht vorliegen und die Größe der uns ſelbſt geſtellten Aufgabe nur unvollkommen überſehen werden konnte. An der Solidität des Baues überhaupt und insbeſondere an den Werken, welche die Sicherheit des Publikums berührten, wie z. B. an den Holz-Konſtruktionen im Feſtungsbezirke, durfte nichts geſpart werden, dagegen erſtrebten wir bei den Bahnhofsbauten nur Solidität mit Entfernung von jedem Luxus.

Wir dürfen nicht übergehen, daß das Geſchäft durch die Gunſt der Konjunktur beim Ankauf der Schienen ausnehmend unterſtützt und eine bedeutende Erſparung erzielt wurde, ungeachtet wir die beſte Qualität (Staffordſhire) wählten und die gleichzeitig höchſten Preiſe bezahlten. Auch hat uns die Hoffnung auf günſtige Beſtimmungen von Seiten der Königl. Regierung in Köln, in Betreff der Einfriedigungen, nicht getäuſcht.

Freilich wird von den Unterhaltungskoſten im erſten Jahre noch Vieles dem Baukonto zur Laſt zu bringen ſein, jedoch vorausſichtlich in geringerem Maaße als bei andern Bahnen, weil die Hauptdämme zuerſt angelegt wurden und den bedeutendſten Senkungen ſchon nachgeholfen iſt.

Wir erwähnten der noch ſchwebenden Abrechnungen mit mehreren Lieferanten und Unternehmern. Damit zielten wir auf die Schwellenlieferanten, welche die Gerichte zu Hülfe rufen, um unbegründete Anforderungen durchzuſetzen. Im Vertrauen auf unſere gute Sache haben wir den Saldo nach unſern Büchern als den richtigen in Aufſtellung gebracht.

Nach dieſen vorgängigen Erläuterungen legen wir Ihnen eine Ueberſicht der Ausführungskoſten des „Bahnbaues" vor, in welcher die Ausgaben bis

31. Dezember von denjenigen getrennt ſind, welche als Schlußzahlungen dem Jahre 1844 zur Laſt fallen. Für diejenigen Bauten, welche noch nicht ausgeführt ſind und zum Theil ſich erſt durch den Betrieb als nothwendig herausgeſtellt haben, ſind ausreichende Ueberſchlagsſummen ausgeworfen.

Bahnbau.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Vorarbeiten			
durch den proviſoriſchen Ausſchuß und durch die Direktion .	5544		
I. Unterbau.			
Erdarbeiten 113740 Schachtruthen	76741		
Brücken, Durchläſſe, Viadukte	32038		
Vergütung an die Feſtungs-Baukaſſe in Köln	13930	. .	128253
II. Oberbau.			
Kiesbeſchaffung	24275		
Querſchwellen und ſcharfkantige Hölzer	49128		
Schienen $58\frac{1}{2}$ Pfund pro Yard (breitbaſige Vignoleform)	150391		
Befeſtigungsmittel (Nägel, Stühle, Keile)	15673		
Legen des Oberbaues	11396		
Wege, Uebergänge, Barrieren, Diſtanzpfähle, Wärterhütten und Meilenſteine	7976	258839	
Bahnhöfe.			
A. Bahnhof in Bonn.			
Stationshaus und Bühne, Wagenſchuppen mit Scheibebühne, Lokomotivſchuppen mit dito, Coaksſchuppen, eine 30füßige und zwei 15füßige Drehſcheiben, Brunnen und Pumpe, Waſſer-Reſervoir und Krahnen, Rohrleitung und Kanäle, 2 Ausweichungen, Pflaſter u. ſ. w.	37824		
B. Bahnhof in Köln.			
Stationshaus und Bühne, Wagenſchuppen mit Scheibebühne, Lokomotivſchuppen u. Schmiede, Coaksſchuppen, eine 30füßige und eine 15füßige Drehſcheibe, Brunnen u. Pumpe, Waſſer-Reſervoir und Krahnen, Rohrleitung und Kanäle, Ausweichungen und Pflaſter, Straßenanlagen u. ſ. w. .	35130		
C. Bahnhof in Brühl.			
Stationshaus und Bühne, Drehſcheibe, Ausweichungen, Lokomotivſchuppen, Wagenſchuppen, Waſſerſtation (die drei letzteren ſind noch auszuführen)	15015		
D. Drei Halteplätze.			
In Roisdorf, in Sechtem, in Kalkſcheuren (vorläufig nur die Ausweichungen)	600	88569	
Einfriedigung			
der Bahnhöfe und der Bahnſtrecken in deren Nähe . . .		10083	357491

Bahnbau.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Verzinſung des Baukapitals während der Bauzeit bis ultimo Dezember 1843.			
Vergütung an die Aktionäre (4 Thlr. 15 Sgr. 7 Pf. pro Aktie)	39590		
Ab Zinſenvergütung durch die Banquiers netto	13841	25749	
Allgemeine Verwaltung,			
techniſche Ausführung, Bureaukoſten, Reiſen u. ſ. w. u. Extraordinaria	. .	34828	60577
Summa der Bahnbau-Koſten .	. .	. .	546321
Davon ſind bis ultimo Dezember 1843 bezahlt	425884		
und noch zu zahlen im Jahre 1844	120437		
Gleiche Summe	546321		
Grund-Erwerbung	. .	. .	215000
Summa des Bahnbau-Kapitals	. .	. .	761321

Außer den angeführten und durch Geldreſerve geſicherten Bauten erſcheinen deren noch andere ſehr nützlich und wünſchenswerth. Dieſe ſind unter andern: Einſteigehallen in Bonn und in Köln, Magazin und Verwalterswohnung in Bonn, maſſive Wärterhäuschen an von Ortſchaften entfernten Stellen. Ob und wann dieſe Bauten auszuführen ſeien, werden die Geſellſchaftsvorſtände in der nächſten Zukunft zu beſchließen haben.

„Betriebs-Kapital."

In einem Voranſchlage iſt die muthmaßliche Frequenz ſelbſtredend maaßgebend für die Beſtimmung der Größe der Transportmittel. Der proviſoriſche Ausſchuß hatte gleich bei der erſten Anregung des Unternehmens die größte Sorgfalt auf genaue Ermittelung des beſtehenden Perſonenverkehrs zwiſchen Bonn, Brühl und Köln gerichtet. Außer den offiziellen Angaben der Poſt- und Dampfſchifffahrts-Verwaltung wurden durch eigens angeſtellte Aufſeher Regiſter geführt über Privatwagen, Fußgänger, kurz, über alle Perſonen, welche ſich in der Richtung der Bahnlinie bewegten. Wir halten die Reſultate, obgleich veraltet, der Mittheilung werth, und laſſen ſie folgen:

Perſonenverkehr zwiſchen Bonn, Brühl und Köln im Jahre 1836.

Meilen auf der Chauſſee.	Ermittelter Verkehr. Art der Förderung.	Ermittelter Verkehr. Perſonenzahl. (mit Laſten)	Perſonenzahl. (ohne Laſten)	Hiervon ließ ſich damals für die Eiſenbahn annehmen: Antheil.	Perſonenzahl. (mit Laſten)	Perſonenzahl. (ohne Laſten)	Bahnſtrecke.	Perſonenzahl, reduzirt auf die ganze Strecke. (mit Laſten)	Perſonenzahl, reduzirt auf die ganze Strecke. (ohne Laſten)	Geſammtzahl dieſer Reiſenden.
	Zwiſchen Bonn und Köln.									
	Poſtbeförderung: Schnellpoſt	8269		$\frac{1}{1}$	8269		$\frac{1}{1}$	8269		
	Poſtbeförderung: Lokalpoſt	15191		—	15191		—	15191		25876
	Poſtbeförderung: Extrapoſt	4832		$\frac{1}{2}$	2416		—	2416		
3,94	Privatfuhrwerk	21000		$\frac{1}{1}$	21000		—	21000		21000
	Reiter	3900		$\frac{1}{2}$	2000		—	2000		2000
	Dampfſchiffe: von Köln nach Bonn	6544		$\frac{1}{1}$	6544		—	12555		
	Dampfſchiffe: von Bonn nach Köln	8157		$\frac{3}{4}$	6011		—			27691
	Dampfſchiffe: Uebrige von Köln	17465		$\frac{2}{3}$	11642		—	15136		
	Dampfſchiffe: Uebrige nach Köln	20968		$\frac{1}{6}$	3494		—			
		106326			76567		$\frac{1}{1}$	76567		76567
	Zwiſchen Brühl und Köln.									
	Poſtbeförderung: Schnellpoſt	1834		$\frac{1}{1}$	1834		$\frac{4}{10}$	734		
1,65	Poſtbeförderung: Extrapoſt	279		$\frac{1}{2}$	140		—	56		
	Privatfuhrwerk	6000		$\frac{1}{1}$	6000		—	2400		
	Reiter	5400		$\frac{1}{2}$	2700		—	1080		
		13513			10674			4270		4270
	Reiſende I. und II. Klaſſe	119839			97241			80837		80837
	Reiſende III. Klaſſe.	mit Laſten	ohne Laſten		mit Laſten	ohne Laſten		mit Laſten	ohne Laſten	
3,94	Zwiſchen Bonn und Köln: per Nachen	8100	—	$\frac{1}{1}$	8100	—	$\frac{1}{1}$	8100	—	
	Zwiſchen Bonn und Köln: Fußgänger	11000	—	$\frac{1}{1}$	11000	—	$\frac{1}{1}$	11000	—	
	Zwiſchen Bonn und Köln: dito	—	40000	$\frac{3}{4}$	—	30000	$\frac{1}{1}$	—	30000	
1,65	Zwiſchen Brühl und Köln: per Nachen	94000	—	$\frac{3}{4}$	70000	—	$\frac{4}{10}$	28200	—	
	Zwiſchen Brühl und Köln: Fußgänger	—	128000	$\frac{1}{2}$	—	64000	$\frac{4}{10}$	—	25000	
2,75	Zwiſchen Köln und Vorgebirg: per Nachen	50000	—	$\frac{3}{4}$	37500	—	$\frac{7}{10}$	26250	—	
	Zwiſchen Köln und Vorgebirg: Fußgänger	—	45000	$\frac{1}{2}$	—	22500	$\frac{7}{10}$	—	15750	
1,18	Zwiſchen Bonn und Vorgebirg: per Nachen	17000	—	$\frac{3}{4}$	12750	—	$\frac{3}{10}$	3825	—	
	Zwiſchen Bonn und Vorgebirg: Fußgänger	—	25000	$\frac{1}{2}$	—	12500	$\frac{3}{10}$	—	3750	
		180100	238000		142350	129000		77375	75100	
	Reiſende III. Klaſſe	418100			271350			152475		152475
	Geſammte Perſonenzahl	537939			368591			233312		233312

Von 537939 Perſonen (Summe dieſer Bewegung) wurden derzeit 368591 Perſonen als der Bahn zufallend betrachtet, welche, auf die ganze Fahrlänge reduzirt, eine einmalige Bewegung von 233312 Perſonen von Bonn nach Köln oder umgekehrt darſtellen. Von dieſen Paſſagieren glaubte man 80837 als Paſſagiere I. und II. und 152475 als Paſſagiere III. Wagenklaſſe annehmen zu dürfen. Zur Zeit des Voranſchlags, im Herbſte 1840, ſteigerte man dieſe beſcheidenen Erwartungen um die Hälfte, und warf für Transportmittel aus die Summe von 120000 Thlr. auf den Ankauf von 4 Lokomotiven und Wagen für 900 à 1000 Plätze berechnet. Wir ſchloſſen demgemäß in Zeiten Kontrakte über die Lieferung von 4 Lokomotiven mit geraden Achſen und auswärtsliegendem Cylinder, mit Sharp Brothers et Comp. in Mancheſter, ſowie über die Lieferung von 27 Perſonen- und 9 andern Wagen, mit Reifert et Comp. in Bockenheim, der Höchſter Wagenfabrik und mit Pauwels et Talbot in Aachen ab. Bei der großen Anzahl Landleute, welche in der vorausgeſetzten Frequenz aufgenommen war, ſchien es uns gewagt, dieſe ſämmtlich als der III. Wagenklaſſe zufallend zu betrachten, vielmehr hielten wir es im Intereſſe der Sache, verſuchsweiſe 2 Wagen, zu Stehplätzen eingerichtet, zu beſtellen, um durch ganz billige Fahrpreiſe zu erproben, in wie weit Ausſicht vorhanden ſei, auch die minder wohlhabende Klaſſe für die Bahn zu gewinnen. Die Einrichtung einer Reparatur-Werkſtätte für Wagen und Lokomotive war im Voranſchlage nicht bedacht, aber deren Nützlichkeit ſo ſehr einleuchtend, daß der Verwaltungsrath uns ohne Bedenken dazu ermächtigte.

Der Bahnbetrieb, ſeit Mitte Februar für den Perſonenverkehr eröffnet, zeigte ſchon in den erſten Wochen ſolche überraſchende Reſultate zu Gunſten der beiden Stehwagen, daß wir nothgedrungen die vier vorhandenen Güterwagen als Perſonenwagen benutzen mußten, aber trotz des wenig einladenden Aus- und Einſteigens reichten auch dieſe häufig nicht aus, den Zudrang von Menſchen aufzunehmen. Ueberhaupt ſtellte es ſich bald heraus, daß alle vorherige Frequenz-Berechnung weit hinter der Wirklichkeit zurückbleiben würde und eine Vermehrung der Transportmittel dringend erforderlich ſei. Der Verwaltungsrath, ganz mit uns einverſtanden, ermächtigte uns zur ſofortigen Nachbeſtellung bei den erwähnten Fabrikanten von 2 Lokomotiven, 2 Wagen II. Klaſſe, 6 Stehwagen und 4 Güterwagen. Dieſe Wagen werden vor dem 11. Mai abgeliefert. Von den Stehwagen erhalten drei eine beſondere Ausſtattung, um als Wagen II. Klaſſe für diejenigen Perſonen zu dienen, welche bei ſchöner Witterung die Gegend beſſer zu überſehen wünſchen. Die Güterwagen, ſowie die bereits vorhandenen, werden mit Tritten und doppelten Aufſätzen verſehen, um auch zu Stehwagen benutzt werden zu können. Außer zu dieſen neuen Beſtellungen ermächtigte der Verwaltungsrath die Direktion zu einer weitern Verausgabung von 14000 — 18000 Thlr. Behufs Perſonenwagen I., II. und III. Klaſſe. Die Einleitungen zu deren Beſchaffung ſind getroffen. Bei den beiden Lokomotiven erſchien uns die raſche Lieferung Hauptſache, und da Sharp Brothers et Comp. in Mancheſter uns nur eine anbieten konnten, welche gegen Mitte dieſes Monats nach Hull abgehen wird,

wir aber auf die Ankunft von einer noch in dieſem Monate Werth legen mußten, blieb nichts übrig, als das Syſtem der geradachſigen Maſchinen zu verlaſſen und eine eben vollendete 13zöllige mit inwendigem Cylinder bei Herrn Regnier-Poncelet in Lüttich zu kaufen.

Von Perſonenwagen ſind im Dienſte oder werden ſucceſſive bis zum 11. Mai abgeliefert:

			Summa der Perſonen in Klaſſe I.	II.	III.	IV.
2 Wagen I. Klaſſe	à 32	Perſonen	64	—	—	—
4 „ I. und II. Klaſſe .	à 36	„	64	80	—	—
9 „ II. Klaſſe	à 40	„	—	360	—	—
12 „ III. „	à 40	„	—	—	480	—
3 Stehwagen II. Klaſſe . .	à 50	„	—	150	—	—
5 „ IV. „ . . .	à 60	„	—	—	—	300
8 Güterwagen mit Vorrichtung zu Stehplätzen . . .	à 50	„	—	—	—	400
			128	590	480	700

alſo 43 Wagen, welche zuſammen 1898 Perſonen faſſen. Vermöge des Kredits von 18000 Thlr. wird die Zahl der Sitzplätze noch um 350—400 vermehrt werden. Zu obigen Wagen III. Klaſſe, welche ſämmtlich Gardinen erhalten, werden bewegliche Polſterſitze gemacht, damit ſie nach Bedürfniß theilweiſe als Wagen II. Klaſſe benutzt werden können. Am Tage der Eröffnung waren von dieſen Wagen abgeliefert: 3 I. und II. Klaſſe, 4 II. Klaſſe, 7 III. Klaſſe, 2 IV. Klaſſe, im Ganzen 16, mit welchen zur Karnevalszeit gegen 3000 Perſonen an einem Tage und in acht Fahrten befördert wurden. Seitdem ſind eingetroffen: 1 Wagen I. und II. Klaſſe, 1 Wagen II. Klaſſe, 3 Wagen III. Klaſſe, im Ganzen 5 Wagen. Ein neuer Transport iſt unterwegs.

Durch die bedeutenden Mehranſchaffungen und beſchloſſenen Nachbeſtellungen wird die Summe des Voranſchlags um circa 86000 Thlr. überſchritten, wie aus der Detail-Aufgabe erhellt.

Betriebs-Kapital.	Thlr.	Thlr.
Werkſtätten-Gebäude		
mit ſtehender Dampfmaſchine und Einrichtung der Schmiede, Dreherei, Schloſſerwerkſtätte und Stellmacherei.		23441
Lokomotive und Tender.		
5 Lokomotive mit Tender von Sharp Brothers u. Comp. in Mancheſter nebſt Erſatzſtücken, mit geraden Achſen, auswärtigem Cylinder 12″ Durchmeſſer 18″ Hub; 1 Lokomotive mit Tender von Regnier Poncelet in Lüttich, nebſt Erſatzſtücken		84490

Betriebs-Kapital.	Thlr.	Thlr.
Wagen.		
4 Güterwagen mit Aufſatzwänden von Pauwels u. Talbot in Aachen	3192	
2 Chaiſen-Wagen . . . . 3 Gepäckwagen mit Koupé f. d. Königl. Poſt 8 Stehwagen . . . . } von der Höchſter Wagenfabrik.	16561	
2 Wagen I. Klaſſe . . . . . . 4 „ I. u. II. Klaſſe gemiſcht 9 „ II. Klaſſe allein . . . 12 „ III. Klaſſe . . . . . . 4 Güterwagen mit Vorrichtung zu Stehplätzen . . . . } von Reiffert und Comp. in Bockenheim bei Frankfurt am Main.	52231	
Reſervirte Summe zum Ankauf von Wagen und zu Vorrichtungen an den Wagen III. Klaſſe u. ſ. w.	18000	89984
Hebezeug und Bahnhofs-Geräthſchaften		
und Einrichtung der Warteſäle und der Dienſtzimmer. Allgemeine Koſten		7930
Summa des Betriebs-Kapitals .		205845
Davon ſind bis Ende 1843 bezahlt 56968 Thlr. Noch zu zahlen 1844 . . . . . . 148877 „ Gleiche Summe . 205845 Thlr.		

Glücklich die Bahn, bei welcher durch eine die Erwartung überſteigende Frequenz die vorgeſehenen Transportmittel ſich als unzureichend ausweiſen; wir können ihr nichts Beſſeres wünſchen, als daß im Verlauf der Zeit die Nothwendigkeit eine weitere Vermehrung gebieten möchte.

Wir gehen jetzt über zur Beleuchtung der Abtheilung:

„Grunderwerbung“,

für welche im Voranſchlage 120000 Thlr. beſtimmt waren.

Die Schwierigkeiten einer vorherigen Abſchätzung mit Berückſichtigung der hundert und hundert verſchiedenen Fälle, wo Inkonvenienzen in Betracht kommen, wo Parzellentheile zu verluſtbringenden Preiſen mit übernommen oder neue Verbindungswege angelegt werden müſſen, ſind einleuchtend und werden vergrößert durch unvermeidlichen Kampf gegen übertriebene Anſprüche, wogegen die geltenden Geſetze nur unvollkommenen Schutz gewähren, wobei jedoch anzuerkennen iſt, daß die Gerichtspraxis in neuerer Zeit die Gutachten der Experten weniger als die Beweiſe durch Urkunden bei der Werthbeſtimmung berückſichtigt hat. Sowohl aus dieſen Gründen, durch größere Länge der Bahn und deren nähere Anlehnung an die Ortſchaften im Allgemeinen, als durch größere Ausdehnung des Bahnhofes in Köln, mußte die Unzulänglichkeit der vermeintlich reichlich gegriffenen Entſchädigungsſumme bald zur Gewißheit werden. Wenige Bahnen durchſchneiden ein ſo parzellirtes Terrain, wie die Kataſterkarten des Vorgebirges zeigen, wodurch denn auch von den die Bahn (exkluſive Bahnhöfe in Bonn und in Köln) berührenden 812 Parzellen auf ½ Meile Bahnſtrecke deren 320 fallen. Von den 812 Grundſtük-

ken hat bis heute eine Einigung über 544 Theile, zuſammen einer Bahnlänge von 4158 Ruthen entſprechend, Statt gehabt. Der Zahl der Parzellen nach ergiebt es 67 Prozent, im Verhältniß zur Bahnlänge 54½ Prozent. Es bleiben noch zu erwerben 268 Parzellentheile mit einer Bahnlänge von 3464 Ruthen und außerdem noch einige Grundſtücke, welche Behufs der Bahnhöfe in Beſitz genommen ſind. Mit 25 Eigenthümern ſchweben Prozeſſe. Von den übrigen ſcheinen die Meiſten zwar keinen Prozeß zu ſuchen, vielmehr der Hoffnung zu leben, auf dem Wege gütlicher Verſtändigung übertriebene Zugeſtändniſſe zu erlangen. Wie ſehr wir auch geneigt waren, durch loyale Bewilligungen unſere große Abneigung gegen gerichtliche Schritte zu bekunden, ſo durften wir doch die ſchon gezogenen weiten Grenzen nicht überſchreiten und erwarten, daß die Direktion ungemeſſenen Anſprüchen nach wie vor mit Feſtigkeit entgegentreten werde.

Bis zum 31. Dezember 1843 waren für Grunderwerbung verausgabt . . .	91178 Thlr.	14 Sgr.	7 Pf.
Auf gemachte Ankäufe bleiben zu zahlen	18033 „	— „	— „
Die noch nicht fixirten Entſchädigungsſummen für mehrere Bahnhofs-Parzellen in Bonn und in Köln, ſowie die Entſchädigung für 268 in die Bahn fallende und noch nicht gekaufte Parzellentheile ſind auf den Grund vorhandener Anhaltspunkte, mit Beifügung einer ausreichenden Summe für Vermeſſungs-, Prozeß- und ſonſtige Koſten reichlich veranſchlagt mit . .	105789 „	— „	— „
Die ganze Ausgabe für Grunderwerbung würde ſich demnach auf	215000 Thlr.	14 Sgr.	7 Pf.

ſtellen und den Voranſchlag um 95000 Thlr. überſchreiten.

Faſt bei allen gemachten Käufen waren wir gezwungen, einen Theil der durch das Unternehmen ſelbſt geſchaffenen Wertherhöhung zu bezahlen, wodurch unſer Beſtreben, die Geſellſchaft durch Vorſichtskäufe an gewählten Stellen bei der nur durch ſie hervorgerufenen günſtigen Zukunft zu betheiligen und zu entſchädigen, Ihre Billigung erhalten wird.

Eine Rekapitulation der Anlagekoſten, gemäß vorſtehender Aufgaben, verglichen mit den Summen des Voranſchlages, ergiebt folgendes Reſultat.

Vergleichende Zuſammenſtellung
des Voranſchlags und der Ausführung.

Bahnbau-Kapital.	Voranſchlag für eine Bahnlänge von 7540 Ruthen rheiniſch.		Ausführung für eine Bahnlänge von 7785 Ruthen rheiniſch.	
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Unterbau.				
Grund-Erwerbung	120000		215000	
Vorarbeiten, Erdarbeiten und Brückenbauten . .	92700		128253	
Antheil an den Verwaltungskoſten, Zinſen und Extraordinaria	26000	238700	20000	363253
Oberbau.				
Bekieſung, Schwellen, Schienen, Stühle, Nägel, Barrieren u. ſ. w.	336006		258839	
3 Bahnhöfe und 3 Halteplätze	89400		88569	
Einfriedigung	22560		10083	
	447966		357491	
Antheil an den Verwaltungskoſten, Zinſen und Extraordinaria	53334	501300	40577	398068
Summa des Bahnbau-Kapitals .		740000		761321
Betriebs-Kapital		120000		205845
Geſammt-Summe der Anlage . .		860000		967166
Mithin koſtet:	d. Ruthe Thlr.	d. Meile Thlr.	d. Ruthe Thlr.	d. Meile Thlr.
per Bahnbau-Kapital	98,14	196286	97,79	195586
per Geſammt-Anlage	114,06	228117	124,23	248469

Am 1. Januar blieben zu zahlen:

auf Bahnbau	120437	Thlr.
„ Betriebs-Kapital	148877	„
„ Grunderwerbung	123822	„
im Ganzen .	393136	Thlr.
der disponible Fonds betrug	301970	„
es ſind alſo mehr auszugeben .	91166	Thlr.

Die Geſellſchaft beſitzt dagegen, wie erwähnt, verfügbares Grundeigenthum.

Wenn wir die Bauſtellen an der poppelsdorfer Allee und ſonſtiges Eigenthum längs der Bahn zuſammen auf nur 4166 Thlr. ſchätzen, ſo ermäßigt ſich die Ueberſchreitungsſumme auf 87000 Thlr., wogegen 66528 □Fuß auf dem Trotzenberge, 54100 □Fuß auf der Kette, im Ganzen 120628 □Fuß Bauſtellen in Köln zu verwerthen bleiben oder zur Ausgleichung 21 Sgr. 7½ Pf. pro □Fuß aufbringen müſſen; — ein hoher Preis im Vergleich mit dem Werthe im Jahre 1840, aber ein mäßiger in Betracht der ſchönen Zukunft dieſer Lage, und Sie werden es kein Wagniß nennen, wenn wir das Aktien-Kapital als ausreichend für alle eingegangenen Verpflichtungen betrachten.

Nach ſachkundigem Urtheile darf die Bahn, ſowohl was Material als

Ausführung betrifft, als eine gelungene betrachtet werden. Die Lokomotive ſind nach dem beſterkannten Syſteme gebaut, aus einer Fabrik hervorgegangen, welche durch Gediegenheit der Arbeit ſich europäiſchen Ruf erworben hat, und unſer Beſtreben, bei den Perſonenwagen Eleganz mit Bequemlichkeit zu verbinden, hat von Seiten des Publikums volle Anerkennung gefunden. Unermüdliche Sorge, auf die Vorbereitungen und auf billige Kontrakte gerichtet, vernünftige Strenge gegen Unternehmer und Lieferanten haben, beim gewiſſenhafteſten Haushalt mit den Geldern der Geſellſchaft, bei uns vorgewaltet und zur Erreichung des befriedigenden Endreſultates das Ihrige beigetragen.

d. Steigungs- und

e. Krümmungs-Verhältniſſe.

Vom Bonner Bahnhofe bis zum Endenicher Bach fällt die Bahn 1:400, vom Endenicher Bach bis zum Dransdorfer Bach geht ſie horizontal, ſteigt von da an bis zum Tannenwäldchen 1:916 und läuft alsdann bis Roisdorf in horizontaler Ebene. Vom Roisdorf-Bornheimer Haltepunkte fällt die Bahn anfangs 1:516, geht dann eine kleine Strecke horizontal fort und ſteigt hierauf 1:516 bis zum Sechtemer Haltepunkte. Von hier iſt die Bahnebene eine kleine Strecke horizontal, fällt vom Gelerbach bis in die Gegend von Falkenluſt 1:1926 und läuft alsdann bis zum Brühler Stationsplatz horizontal fort.

Vom Brühler Stationsplatz ſteigt die Bahn 1:500 bis in die Gegend vom Wielerbach, wo ſie ſich eine kleine Strecke horizontal hinzieht. Von dieſer Gegend am Wielerbache bis Kuhmar fällt die Bahnebene 1:504, geht von Kuhmar bis zum Weißenhaus horizontal und fällt von hier bis Köln 1:300.

Die Steigungs-Verhältniſſe können daher als ſehr günſtig bezeichnet werden. Ein Gleiches gilt von den Krümmungs-Verhältniſſen, indem die ganze Strecke von Bonn bis Köln nur aus geraden Linien beſteht, die bei Roisdorf und Brühl durch Bogen mit ſehr großen Halbmeſſern verbunden ſind.

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Zwiſchen Köln und Bonn iſt, mit Ausnahme im Feſtungsrayon, das Planum für die Doppelbahn in einer Breite von 24 Fuß angeſchüttet, der Oberbau jedoch nur vorläufig für ein Geleiſe eingerichtet. Die Schienen, ſogenannte plattfüßige Vignoles-Schienen, von $58\frac{1}{2}$ Pfund Gewicht pro Yard oder $19\frac{1}{2}$ Pfund pro Fuß, ſind auf den eichenen, etwa 8 Fuß langen Querſchwellen mit 2 Haken über Kreuz befeſtigt. Auf den Stößen ſind die Stühle mit 3 Hackennägeln feſtgemacht, 2 auswendig, 1 inwendig; außerdem iſt ein eichener, etwa 8 Zoll langer Keil auf der innern Seite angebracht. Das Syſtem dieſes Oberbaues iſt lobenswerth.

Für die Straßenübergänge ſind theils Balken als Schutz neben den Schienen, theils Doppelſchienen in beſonders gegoſſenen Doppelſtühlen, befeſtigt. Einige Uebergänge wurden mit Baſaltſteinen gepflaſtert. Zur Auseinanderhaltung der Schienen auf den Uebergängen ſind eichene ausgehöhlte Holz-

ſtücke zwiſchen denſelben befeſtigt, ſo daß es unmöglich iſt, daß ſie ihre Entfernung verlieren, wenn die Räder darüber wegrollen. Der eine Linie tiefe Einſchnitt in den Schienen, unterhalb der Schienenfüße, kann, im Fall er leer gelaſſen wird, verhindern, daß die Schienen nicht blos in der Mitte aufſtehen, und wenn ein ſchmaler weicher Metallſtreifen eingelegt wird, ſo werden die Stühle weniger angegriffen. Auf mehreren Eiſenbahnen ſind ſtatt dieſer Stühle auf den Schienenſtößen bloße Blechplatten angebracht, welche dem Zerbrechen nicht ausgeſetzt ſind wie die Stühle.

Das Fundament der Querſchwellen iſt durchgängig 2 Fuß tief aus ſchönem Kies aufgeſchüttet, und Durchläſſe, nach den Gräben zu, mit grobem Kies ausgeſtampft. Der Baugrund der Bahn iſt oberhalb Lehmgrund, unterhalb Kies, alſo leicht zu bearbeiten geweſen, aber ſehr nachtheilig für das Stehenbleiben der Böſchungen, ſo daß ſelbige theilweiſe Einſtürze erlitten haben. Dieſer Uebelſtand wird ſich jedoch legen, ſobald eine vollſtändige Benarbung der Bahnböſchungen Statt gefunden hat.

Die als ſehr günſtig bezeichnete Bahnebene konnte ohne bedeutende Erdarbeiten gewonnen werden. Nur beim Ausgange aus Köln, bei Sechtem und bei Bornheim mußten größere Erdeinſchnitte und Dämme die verſchiedenen Höhen des Terrains vermitteln. Der tiefſte Einſchnitt bei Sechtem iſt 17 Fuß tief, der höchſte Auftrag des Dammes beträgt 22 Fuß. Der Damm vom Sechtemer Ufer bis Bornheim hat eine Länge von 930 Ruthen.

Kunſtwerke ſind, im eigentlichen Sinne des Worts, für die Bahn nicht ausgeführt worden, indem von den

3 Brückthoren,
7 Brücken,
6 Durchläſſen,
1 Kanal am Eulchen,

nur die Brücken bei Köln, im Park zu Brühl, über den Dransdorfer und über den Endenicher Bach, letztere von 2 Oeffnungen, erwähnenswerth ſind.

Von den Bahnhöfen ſind die zu Köln, zu Bonn und zu Brühl hervorzuheben. Die daſelbſt befindlichen Gebäude haben wir ſchon unter c. Anlage-Kapital (S. 1071) aufgeführt.

g. Betriebs-Maſchinen und Einrichtungen.

Die Geſellſchaft beſitzt im Ganzen 6 Lokomotive mit Tender; von dieſen ſind:

5 Lokomotive mit Tender von Sharp Brothers und Comp. in Mancheſter, nebſt Erſatzſtücken, mit geraden Achſen, auswärtigem Cylinder, 12zölligem Durchmeſſer, 18zölligem Hub;

1 Lokomotive mit Tender von Regnier-Poncelet in Lüttich, nebſt Erſatzſtücken, mit 13zölligem inwendigen Cylinder.

An Wagen ſind vorhanden:

				Perſ.		Perſ.
2	Wagen I. Klaſſe	à 32	zur Aufnahme von			64
4	„ I. und II. Klaſſe gemiſcht	à 36	„	„	„	144

		Perſ.		Perſ.
9 Wagen II. Klaſſe	. . . .	à 40	zur Aufnahme von	360
12 „ III. „	. . . .	à 40	„ „ „	480
3 Stehwagen II. Klaſſe	. . . . .	à 50	„ „ „	150
5 „ IV. „	. . . . . .	à 60	„ „ „	300
8 Güterwagen, mit Vorrichtung zu Stehplätzen,	. . . .	à 50	„ „ „	400
43 verſchiedene Wagen, welche zuſammen faſſen können.	. . . .			1898

Außerdem hat die Geſellſchaft noch
2 Chaiſe- und
3 Gepäckwagen mit Koupé für die Königl. Poſt.

Die Wagen ſind theils von Reiffert et Comp. in Bockenheim bei Frankfurt am Main, von der Höchſter Wagenfabrik und von Pauwels Talbot in Aachen. Die 8 Güterwagen können ſowohl zum Transport von Gütern als von Perſonen benutzt werden. Sämmtliche Perſonenwagen ſind bequem eingerichtet und kann man die der III. Klaſſe vermittelſt beweglicher Polſterſitze nach Bedürfniß in Wagen II. Klaſſe verwandeln.

Die Werkſtätten zur Reparatur der Lokomotive und Wagen befinden ſich auf dem Bahnhofe zu Bonn. Letztere Stadt iſt auch der Sitz der Verwaltungsbehörden der Geſellſchaft.

b. Betriebseinnahmen und Betriebskoſten.

Die Betriebseinnahmen vom 15. Februar bis 30. Juni 1844 waren:

		Thlr.	Sgr.	Pf.
vom 15. bis 29. Februar	.	3056 Thlr.	4 Sgr.	11 Pf.,
im Monat März	. . . .	6695 „	17 „	— „
„ „ April	. . . .	9353 „	9 „	9 „
„ „ Mai	. . . .	13060 „	12 „	6 „
„ „ Juni	. . . .	10952 „	9 „	— „
Zuſammen	.	43117 Thlr.	23 Sgr.	2 Pf.
Vertheilt auf 137 Tage wurde pro Tag eingenommen	. .	314 „	21 „	10 „
und vertheilt auf 1307 Fahrten pro Fahrt	. . . . . .	32 „	29 „	8 „
Im Monat Juli war die Einnahme	. . . .	11082 „	15 „	3 „

Ueber die Betriebsausgaben wäre Nachſtehendes anzuführen.

Der Coaksverbrauch, der in der erſten Zeit nach Eröffnung des Betriebs verhältnißmäßig etwas groß erſchien, was ſich durch die ſchlechte Beſchaffenheit der erſten Coaksſendung, des Waſſers, vieler unerläßlichen Verſuche und Probefahrten hinreichend erklärt, iſt in der letzten Zeit dahin gelangt, nicht einmal die Grenzen des Verbrauchs anderer Bahnen, die gut damit haushalten, zu erreichen. Obgleich es voreilig wäre, aus einer kurzen Zeitperiode Schlüſſe zu ziehen, welche zu ihrer Begründung eine lange Erfahrung erfordern; obgleich auf der einen Seite, ſo lange Wagen und Maſchinen noch neu

ſind, von Reparaturen wenig die Rede ſein kann, auf der andern Seite dagegen die Unterhaltung einer neuen Bahn, wegen des Senkens der Dämme ꝛc. in dem erſten Jahre am allermeiſten koſtet, ſo bleibt es doch immer intereſſant, den Maaßſtab einer gewonnenen Erfahrung an eine auf Analogie anderer Bahnen geſtützte Vergleichungsrechnung anzulegen.

Bei dem der General-Verſammlung vom 5. April vorgetragenen Berichte wurde als Voranſchlag angenommen, daß, wenn

1) die Zinſen der geſammten, theilweiſe noch auszugebenden Kapitalſumme von 900000 Thlr.	45000 Thlr.
und	
2) die Betriebskoſten, als: Brennmaterial, Reparatur des gehenden Zeuges, Unterhaltung der Bahn und Zubehör, Perſonal-Etat u. ſ. w.	56200 „
zuſammen .	101200 Thlr.

betragen und im Jahre 3650 Perſonenfahrten Statt finden, jede Fahrt 27 Thlr. 21 Sgr. 9 Pf. einbringen müſſe.

Die oben angeführten Reſultate des bis Ende Juni Statt gehabten Betriebes weiſen aber nach, daß für jede Fahrt durchſchnittlich 32 Thlr. 29 Sgr. 8 Pf. aufgekommen ſind. Mithin ergiebt ſich bis dahin

eine Mehreinnahme pro Fahrt von 5 Thlr. 7 Sgr. 11 Pf.

Ferner beruht der Voranſchlag auf der Annahme, daß für 3681 Fahrten (inkl. der Extrafahrten) pro Fahrt an Coaks nöthig ſein würde

a. pro Fahrt 750 Pfund	2,760750 Pfd.
b. für Anheizen 1000 Pfund pro Tag	365000 „
c. für Abgang am Gewicht 5 Prozent	156200 „
Summa .	3,281950 Pfd.
zu 14 Sgr. pro Pfund	13315 Thlr. 16 Sgr.
macht pro Fahrt 891 Pfund	4 „ 5 „
und pro Meile 222¼ „	1 „ 1¼ „

Nach den jüngſten Berichten des Maſchinen-Ingenieurs iſt das damalige Bedürfniß im Durchſchnitt pro Fahrt

einſchließlich Anheizen und Reſerve	546 Pfd.
ohne dergleichen	456 „

Demnach wären für 3681 Fahrten erforderlich:

a. pro Fahrt zu 546 Pfund	2,209826 „
b. 5 Prozent Abgang am Gewicht	110491 „
zum wirklichen Preiſe (frei Bahnhof) à 13 Sgr.	
pro 107 Pfund	9396 Thlr. 27 Sgr.
oder pro Fahrt 573 Pfund	2 Thlr. 9 Sgr. 7 Pf.,
und „ Meile 143¼ „	— „ 17 „ 5 „

wonach der Geſammtunterſchied

an Coaks	961633 Pfd.
„ Geld	5908 Thlr. 19 Sgr.

betragen würde.

Fügt man zu obiger Differenz in der Mehreinnahme pro Fahrt gegen den Voranſchlag . . . . 5 Thlr. 7 Sgr. 11 Pf.
dieſe ermittelte Differenz der geringern Ausgabe von . . . . 1 „ 25 „ 5 „
hinzu, ſo ergiebt ſich eine Geſammt-Differenz von . . . . 7 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf.
zu Gunſten jeder Fahrt.

In wiefern ein ſo günſtiges Verhältniß durch das ganze Jahr durchzuführen und die übrigen Annahmen des Voranſchlags ausreichend oder überwiegend ſein werden, kann nur die fernere Erfahrung lehren.

i. Fahrordnung, Tarif.

In der erſten Zeit des Betriebes vom 15. Februar bis zum 1. Mai 1844 gingen täglich 3 Züge zwiſchen Köln und Bonn hin und zurück; ſeit dem 1. Mai gehen aber während des Sommers bis zum 30. September 6 Züge (exkl. der Extrazüge an Sonn- und Feſttagen), ſowohl von Köln als auch von Bonn, ab. Sämmtliche Züge halten an allen Stationen: zu Roisdorf, Sechtem, Brühl und Kalſcheuren an und nehmen Perſonen auf, in ſoweit freie Plätze in den betreffenden Klaſſen vorhanden ſind.

Von Bonn aus ſchließen ſich an die betreffenden Züge Omnibus-Fahrten nach Godesberg, Mehlemer Au, Mehlem und Rolandseck an und ſtellen auf dieſe Art eine Verbindung der Bahn mit dieſen Ortſchaften her.

Tarif für Perſonen.

In Silbergroſchen.

(Die römiſchen Zahlen bedeuten die Wagenklaſſen.)

Von	nach Bonn.				nach Roisdorf.				nach Sechtem.				nach Brühl.				nach Kalſcheuren.				nach Köln.			
	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.
Bonn	—	—	—	—	4	3	2½	2	7	5	4	3	10	6	5	4	12	7½	6	5	15	10	7½	5
Roisdorf . . .	4	3	2½	2	—	—	—	—	4	3	2½	2	7	5	4	2½	9	6	5	4	12	8	6	5
Sechtem. . . .	7	5	4	3	4	3	2½	2	—	—	—	—	4	3	2½	2	6	5	4	3	9	6	5	4
Brühl	10	6	5	4	7	5	4	2½	4	3	2½	2	—	—	—	—	4	3	2½	2	7½	5	4	3
Kalſcheuren . .	12	7½	6	5	9	6	5	4	6	5	4	3	4	3	2½	2	—	—	—	—	4	3	2½	2
Köln.	15	10	7½	5	12	8	6	5	9	6	5	4	7½	5	4	3	4	3	2½	2	—	—	—	—

Anmerk. Kinder unter 10 Jahren bezahlen in allen Wagenklaſſen nur die Hälfte des Tarifſatzes gegen Anſpruch auf die Hälfte eines Platzes für eine erwachſene Perſon.

Bemerkungen.

1) Die Reiſenden erhalten den Zutritt in die Verſammlungslokale der Stationshäuſer nur gegen Vorzeigung der gelöſten Fahrzettel. Die Verſammlungslokale werden erſt eine halbe Stunde vor jeder Abfahrt, nachdem ein erſtes Zeichen durch Glockenläuten gegeben worden, geöffnet.

2) Das zweite Abfahrtszeichen erfolgt ebenfalls durch Glockenläuten fünf bis zehn Minuten vor der Abfahrt, wenn die Reiſenden zum Einſteigen in die Wagen zugelaſſen werden.

3) Bei dem dritten und letzten Abfahrtszeichen werden die Zugänge der Warteſäle geſchloſſen, und es wird alsdann Niemand mehr zum Mitfahren zugelaſſen.

Die betreffenden Beamten der Geſellſchaft öffnen die Wagen und weiſen den Reiſenden gegen Vorzeigung oder Abgabe ihrer Zettel die Wagenplätze an, wobei jeder Mitfahrende ſich den Anordnungen dieſer Beamten zu fügen hat.

4) Der Fahrzettel iſt nur für die darauf geſtempelte Fahrt gültig. Bei deſſen Annahme hat daher Jeder zu prüfen, ob er auf die gewünſchte Fahrt und Wagenklaſſe lautet. Spätere Reklamationen werden nicht berückſichtigt. Der an dem Fahrzettel befindliche Koupon darf nur von dem Schaffner getrennt werden.

5) Der Fahrzettel iſt beim Eintritt dem Thürſteher, beim Einſteigen und zu jeder Zeit während der Fahrt dem Schaffner vorzuzeigen. Wer ohne oder mit einem ungültigen oder unrichtigen Fahrzettel gefunden wird, hat ohne Erörterung über die wirklich geſchehene Zahlung das Fahrgeld für die ganze Bahnſtrecke zwiſchen Bonn und Köln für den Platz, auf welchem er ſich befindet, nachzuzahlen.

6) Verſpätete Abfahrt und Ankunft begründet keinen Anſpruch irgend einer Art. Eine unterbrochene oder ausfallende Fahrt berechtigt nur zur Beförderung mit dem nächſten Zuge.

7) Reiſe-Effekten. Dieſe müſſen, mit des Eigenthümers Namen und dem Beſtimmungsorte bezeichnet, wenigſtens eine Viertelſtunde vor der beſtimmten Abfahrtszeit, gegen Vorzeigung des Fahrbillets, eingeliefert und etwaige Ueberfracht berichtigt werden.

100 Pfund nach Abſchätzung des betreffenden Angeſtellten ſind frei. Das Uebergewicht iſt für 1—50 Pfd. mit 2 Sgr., für 51—100 Pfd. mit 4 Sgr. ꝛc. zu bezahlen. Der Ordnung halber wird jedes Stück Gepäck mit einer Nummer verſehen und dem Reiſenden eine Gegennummer verabfolgt; nur gegen Rückgabe derſelben wird das Gepäck ausgeliefert. Für den Verluſt einer Hutſchachtel werden 3 Thlr., eines Reiſeſacks 10 Thlr., eines Mantelſacks 15 Thlr., eines Koffers 20 Thlr. erſetzt.

Reiſegepäck, welches nach der beſtimmten Zeit übergeben wird, darf auf den Wunſch der Reiſenden zwar mit verladen werden, wenn es

noch irgend thunlich iſt, jedoch ohne Nummerirung und ſelbſtredend ohne Garantie.

Die Reiſenden ſind verpflichtet, ihre Effekten ſofort nach Ankunft des Zuges in Empfang zu nehmen, widrigenfalls die durch den ertheilten Schein von der Geſellſchaft übernommene Garantie erliſcht. Es iſt geſtattet, das Gepäck während 24 Stunden nach Ankunft des betreffenden Zuges dem Gepäckabfertigungs-Beamten zur unentgeltlichen Aufbewahrung zu übergeben, jedoch ohne allen Anſpruch auf Garantie.

Gepäck, welches Flüſſigkeiten oder feuergefährliche Gegenſtände enthält, die auf irgend eine Weiſe Schaden verurſachen können, darf zur Mitnahme im Packwagen nicht eingeliefert werden, widrigenfalls der Eigenthümer für allen an dem fremden Gepäck und überhaupt entſtehenden Schaden verantwortlich iſt. Eben ſo wenig dürfen geladene Gewehre in den Perſonen- und Packwagen mitgenommen werden.

8) Equipagen werden befördert, in ſoweit als die Transportmittel ſolches geſtatten und müſſen ſpäteſtens eine Stunde vor Abgang auf den Bahnhof geliefert werden. Der Fahrpreis für die ganze Strecke, oder auch von einem Endpunkte über Brühl hinaus, iſt zwei Thaler; von oder nach Brühl ein und ein halber Thaler. Die Herrſchaften, welche im Wagen mitfahren, zahlen Zettel II. Klaſſe, die Dienerſchaft, welche außerhalb ſitzt, zahlt Zettel III. Klaſſe.

9) Hunde dürfen nicht in den Perſonenwagen, können aber in beſondern Behältniſſen gegen eine Fahrtaxe von 4 Sgr., unabhängig von der Strecke, welche ſie transportirt werden, mitgenommen werden. Es wird keine Garantie für Hunde geleiſtet. Sie dürfen in die Bahnhöfe nicht anders als feſtgebunden und an der Hand geführt gelangen.

Für Jagdhunde in Begleitung des Jägers, ſowie für Metzger- und Schäferhunde in Begleitung des Metzgers und des Schäfers, zwiſchen Bonn und Brühl ſowie zwiſchen Köln und Brühl, wird nur die Hälfte des Tarifſatzes, mithin 2 Sgr., gezahlt.

10) Die Gefahren, welche durch Aufſtehen, Auslegen aus den Wagenfenſtern, Oeffnen der Thüren oder gar Ausſteigen, ehe der Zug völlig ſtill ſteht, entſtehen können, werden warnend in Erinnerung gebracht.

11) Tabakrauchen iſt nur in der IV., III. und in den mit einer desfallſigen Erlaubnißtafel verſehenen Abtheilungen II. Klaſſe geſtattet.

12) Es wird darauf aufmerkſam gemacht, daß es zur Sicherung eines gleichmäßigen Benehmens gegen alle Reiſende den Beamten aufs ſtrengſte unterſagt iſt, unter irgend einem Vorwande und wegen irgend einer Dienſtleiſtung Trinkgelder anzunehmen.

13) In den erſten Wagenklaſſen können zum Voraus Abtheilungen zu acht Perſonen, und in den zweiten Wagenklaſſen Abtheilungen zu zehn Perſonen genommen werden; außerdem iſt das Vorausbelegen von Plätzen nirgends geſtattet.

14) Bei großem Zudrange an den Empfangs-Büreaus, ſowie an den Halteſtellen, muß das beſtimmte Fahrgeld in Bereitſchaft gehalten werden,

da zum Wechſeln größerer Geldſtücke keine Zeit bleibt, und hat Jeder es ſich ſelbſt zuzuſchreiben, wenn er durch Verabſäumung dieſer nothwendigen Vorbereitung hintangeſetzt oder zurückgelaſſen werden muß.

15) Um Beſchwerden und Klagen der Reiſenden, ſowohl über das Perſonal als über Gegenſtände irgend einer Art, zu erfahren und nach Möglichkeit den Wünſchen des Publikums entſprechen zu können, ſind in jedem Expeditionslokal Bücher ausgelegt, in welche alle etwaige Beſchwerden, unter Angabe des Namens des Beſchwerdeführenden, eingetragen werden können. Wird über einen Beamten geklagt, ſo iſt Namen oder Dienſtnummer deſſelben anzuführen.

k. Verzinſung, Dividende.

Während der Bauzeit wurden für die 8760 Stamm-Aktien 5 Prozent Zinſen gezahlt. Wie ſich die Verzinſung ſpäter ſtellen wird, läßt ſich bis jetzt noch nicht beſtimmen, jedoch ſteht nach den zeither bei der Einnahme ſich herausgeſtellten Reſultaten zu erwarten, daß das Anlage-Kapital ſich gut rentiren wird.

l. Perſonen-Frequenz.

Die Verhältniſſe des Verkehrs und der Einnahme während der erſten fünfthalb Monate des Betriebes, vom 15. Februar bis 30. Juni gehen aus folgender Zuſammenſtellung hervor.

Monat.	Fahrten.	Beför-derte Perſo-nen.	Geld-Einnahme.			Ueberfracht, Wagen, Hunde u. ſ. w.			Im Ganzen.		
			Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.	Thlr.	ſg.	pf.
Vom 15. bis 29. Februar .	93	16852	3047	23	11	8	11	—	3056	4	11
„ 1. „ 31. März . .	220	39536	6636	19	6	58	27	6	6695	17	—
„ 1. „ 30. April . .	254	50087	9285	20	11	67	18	10	9353	9	9
„ 1. „ 31. Mai . . .	380	68880	12965	5	6	95	7	—	13060	12	6
„ 1. „ 30. Juni . . .	360	57164	10829	21	6	122	17	6	10952	9	—
„ 1. „ 31. Juli . . .		56071	10898	4	6	184	10	9	11082	15	3
	1307	288590	53663	5	10	537	2	7	54200	8	5

(In der Geldeinnahme iſt die Liquidation der beförderten Poſtgüter nicht mit einbegriffen.)

Intereſſant iſt das aus nachſtehender Ueberſicht hervorgehende Verhältniß der einzelnen Klaſſen und deren Rente bei einem Tarif, der zu den niedrigſten von ganz Deutſchland gehört, indem die Fahrpreiſe pro Meile

für die I. Wagenklaſſe 48 Pf.
„ „ II. „ 31 „
„ „ III. „ 24 „
„ „ IV. „ 16 „

betragen, und mithin etwa 15 Prozent billiger ſind als die Mittelſätze in Deutſchland.

Klaſſe.	Perſonen.	Einnahme.			Durchſchnittlich pro Billet.		Vom ganzen Verkehr der Perſonen.	Von der ganzen Einnahme an Geld.
		Thlr.	ſg.	pf.	ſg.	pf.	Prozent.	Prozent.
I. Klaſſe	7176	2820	29	6	11	9½	3	6½
II. „	77299	18331	19	6	7	1⅓	33½	43¼
III. „	73241	12829	16	6	5	3	31¼	30¼
IV. „	73151	8478	26	6	3	5¾	31¾	20
Ambulante Einnahme . . .	1652	303	29	4				
Summa .	232519	42765	1	4				
Ueberfracht u. ſ. w.		352	21	10				
Ganze Einnahme		43117	23	2				

Vertheilt auf 137 Tage, wurden pro Tag 1697 Perſonen befördert und 314 Thlr. 21 Sgr. 10 Pf. eingenommen.

Vertheilt auf 1307 Fahrten, wurden pro Fahrt 178 Perſonen befördert und 32 Thlr. 29 Sgr. 8 Pf. eingenommen.

Im Durchſchnitt hat jede Perſon 5 Sgr. 6 Pf. aufgebracht.

m. Güter-Frequenz.

Bis jetzt hat noch kein Güter- und Viehtransport auf der Bahn begonnen, es ſteht jedoch zu erwarten, daß derſelbe binnen Kurzem ſeinen Anfang nehmen wird, um den vielſeitig geäußerten Wünſchen des Publikums nachzukommen. Wenn nun auch die Bahn, von kaum 4 Meilen Länge, einen großartigen Güterverkehr nicht erwarten darf, ſo ſichern ihr doch natürliche Verhältniſſe einen ſehr bedeutenden Transport von Vieh und Bodenerzeugniſſen, hauptſächlich in der Richtung nach Köln, wodurch jedenfalls, ohne Koſten-Vermehrung zu verurſachen, eine Steigerung der Einnahmen eintreten wird.

46. Bonn-Koblenzer und Köln-Koblenzer Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Die Bonn-Kölner Eiſenbahn-Geſellſchaft war, wie wir im geſchichtlichen Theile der Beſchreibung der von derſelben ausgeführten Eiſenbahn geſehen haben, durch ihr Statut berechtigt, ihr Unternehmen bis an den Fuß des Siebengebirges auszudehnen. Sie ließ jedoch dieſen Plan wohlweislich vorläufig ruhen, um ihre Kräfte zuſammenzuhalten und ihre innere Einrichtung zur höchſtmöglichen Vollkommenheit zu erheben, nicht aber ſofort nach einer Ausdehnung zu haſchen, die vielleicht nur einſeitig gewünſcht, von Vielen aber gefürchtet wurde.

Ohne abzuwarten, ob das Unternehmen ausgeführt würde, faßte man im März 1844, einer Zeit des Entſtehens ſo vieler ähnlichen Projekte, in einer zu Koblenz gehaltenen Verſammlung von Kaufleuten aus Bonn und Koblenz den Plan, Koblenz mit Bonn durch eine Eiſenbahn zu verbinden und dieſe an die Bonn-Kölner Bahn anzuſchließen. Von dem hierzu ſich gebildeten

Komité wurde unterm 27. März 1844 nachfolgende Einladung zur Aktienzeichnung erlaſſen.

„Ueberzeugt von der ſehr bedeutungsvollen Wichtigkeit und ausgezeichneten Nützlichkeit der Anlage einer Eiſenbahn von Bonn nach Koblenz hat das unterzeichnete proviſoriſche Komité beſchloſſen, dieſes Werk zur Ausführung zu fördern. Das Eiſenbahnnetz über Deutſchland tritt ſeiner Vollendung immer näher und verbindet ſich mit ähnlichen Unternehmungen der Grenzländer. Es fehlt aber noch die wichtige Linie auf der europäiſchen Völkerſtraße von Bonn bis Mainz. Die belangvolle Strecke derſelben von acht Meilen Länge von Bonn bis Koblenz durch den Schienenweg auszufüllen, iſt das Projekt, welches wir der Verwirklichung zuführen wollen, und für dieſen Zweck ſind bereits die Einleitungen zur Erlangung der Genehmigung bei den höchſten Behörden getroffen. Dieſe ſteht in der hoffnungsvollſten Ausſicht. Es iſt allernächſt von anderer Seite zu erwarten, daß die Verlängerung dieſer Linie von Koblenz nach Mainz zur ernſtlichen Projektirung kommen und ſo das noch fehlende Glied in dem großen Netze der deutſchen Bahnen der gänzlichen Vollendung zureifen wird.

Die Bedeutung der Bonn-Koblenzer Bahn in Rückſicht ihres Zuſammenhanges mit den übrigen Bahnen des In- und Auslandes bedarf keiner Erörterung; ſie ſpringt Jedem von ſelbſt in die Augen. Die Erfahrung lehrt, daß Eiſenbahnen in den Thälern großer Flüſſe von der Konkurrenz dieſer nicht bedroht werden, und eben ſo umgekehrt.

Das innere Gebiet der Bahn enthält ſieben Städte (Bonn, Koblenz, Neuwied, Andernach, Sinzig, Linz, Remagen) und eine zahlreiche Menge von Dörfern mit einer ſehr beträchtlichen Bevölkerung, die unter ſich in einem lebhaften Wechſelverkehr ſteht. Koblenz, der Sitz der Provinzialbehörden, tritt durch die Bahn nicht blos mit der ganzen Provinz, ſondern auch mit der Hauptſtadt des Staates und den angrenzenden Ländern in unmittelbare Verbindung.

Die Ausführung der Bahn iſt nicht ohne Schwierigkeiten, aber ſie beziehen ſich nur auf kurze Strecken und erſcheinen auf den erſten Anblick größer als die techniſche Beleuchtung ſie gezeigt hat, indem von Bonn bis Mehlem, von Remagen bis Breiſig, von Andernach bis Koblenz Ebenen ſich ausbreiten, welche das vortheilhafteſte Terrain für die Bahn auf drei Viertel ihrer ganzen Länge gewähren. Ein Kapital von drei bis drei und eine halbe Million Thaler wird zur Herſtellung des wichtigen Eiſenweges hinreichen.

Zur Aktienzeichnung auf dieſe ſchöne und großartige Unternehmung, welche nach allen Analogieen angemeſſene Renten in günſtige Ausſicht ſtellt, ladet das unterzeichnete Komité hiermit ein.“

Bald darauf, am 29. März, folgten dieſer Einladung zur Aktienzeichnung die Bedingungen zu derſelben, deren Inhalt im Weſentlichen folgender war:

I. Grundbeſtimmungen.

1) Unter dem Namen „Bonn-Koblenzer Eiſenbahn-Geſellſchaft" bildet ſich ein Aktienverein, welcher die Erbauung und Benutzung einer Eiſenbahn von Bonn nach Koblenz mit unmittelbarem Anſchluß an die Bonn-Kölner Eiſenbahn zum Zweck hat.

2) Das Domizil der Geſellſchaft und der Sitz ihrer Verwaltung iſt in Bonn.

3) Das vorläufig für ausreichend erachtete Geſellſchaftskapital wird auf drei Millionen Thaler Pr. Court. geſchätzt. Zu mehrerer Sicherheit wird aber den Zeichnungen eine Summe von drei und eine halbe Million Thaler zum Grunde gelegt.

Jede Aktie beträgt 200 Thaler. Die Einzahlungen erfolgen in Raten von 10 Prozent in Zwiſchenräumen und gegen vorgängige Bekanntmachung von wenigſtens zwei Monaten.

4) Die Verwaltung dieſer anonymen Geſellſchaft beſteht aus einer Direktion und einem Verwaltungsrathe, welche von der Generalverſammlung der Aktionäre nach Stimmenmehrheit gewählt werden.

Die Direktion führt die Geſchäfte der Geſellſchaft und vertritt dieſelbe vollſtändig nach Außen.

Der Verwaltungsrath kontrolirt die Geſchäftsführung der Direktion und die Aufrechthaltung des Statuts.

5) Die Direktion beſteht aus ſieben Mitgliedern; drei derſelben müſſen in Bonn, zwei in Koblenz, zwei in Köln wohnen.

Die gehörig einberufene Direktions-Verſammlung kann bei Anweſenheit von drei Mitgliedern gültige Beſchlüſſe faſſen.

Der Verwaltungsrath beſteht aus 18 Mitgliedern, von denen vier in Köln, vier in Bonn, vier in Koblenz wohnen müſſen; die Anweſenheit von zehn derſelben reicht zu einem gültigen Beſchluſſe hin.

6) In jedem Jahre wird wenigſtens eine General-Verſammlung der Aktionäre zu Bonn gehalten.

7) Bei der konſtituirenden General-Verſammlung (in welcher der notarielle Geſellſchaftsvertrag unterzeichnet wird) hat jeder Aktionär, bei der etwaigen Auflöſung der Geſellſchaft jede Aktie eine Stimme.

8) Das ausführliche Statut, in welchem vorſtehende Grundbeſtimmungen nicht abgeändert werden dürfen, ſoll vom proviſoriſchen Komité entworfen, der Generalverſammlung zur Beſchlußnahme und alsdann der Staatsregierung zur Beſtätigung vorgelegt werden.

II. Tranſitoriſche Beſtimmungen.

1) Das proviſoriſche Komité wird zu allen erforderlichen Vorarbeiten und Verhandlungen mit den Königlichen Behörden u. ſ. w., ſo wie dazu ermächtigt, das zum Unkoſtenfonds einzuziehende ½ Prozent oder 1 Thlr. pro Aktie, nach beſtem Ermeſſen zu verwenden.

2) Von der in Ausſicht genommenen Summe von . . Thlr. 3,500000
wird für die Aktionäre der Bonn-Kölner Eiſenbahn-Geſellſchaft eine ihrem Aktienbeſitze gleiche Summe unverkürzt reſervirt von . . . . „ 876000
und der Reſt von . . . . Thlr. 2,624000
der Einzeichnung durch freie Konkurrenz übergeben, reſpektive im Falle der Mehrzeichnung pro Rata reduzirt, ſo zwar, daß Bruchtheile unter hundert Thaler unberückſichtigt bleiben, und über hundert Thaler als Anrecht zu einer Aktie gelten.

3) Die Zeichnung findet Statt am 2. April l. J. von 10 bis 1 Uhr Vormittags und von 3 bis 5 Uhr Nachmittags
zu Köln auf der alten Börſe (Heumarkt),
zu Bonn auf dem Rathhauſe,
zu Koblenz im Lokale der Handelskammer,
und werden daſelbſt ſchriftliche Anmeldungen mit ſoliden Unterſchriften auf Grund der gegenwärtigen Bedingungen entgegen genommen.

4) Für die Aktionäre der Bonn-Kölner Eiſenbahn-Geſellſchaft wird, in Berückſichtigung der Auswärtigen, der Termin zur Erklärung vom 12. bis 20. April anberaumt und haben dieſelben ſich durch Vorzeigen der Aktien bei dem Komité zu Bonn zum Behufe der Einzeichnung zu legitimiren.

5) Ueber die richtige und gewiſſenhafte Vollziehung der Reduktion, ſo wie überhaupt über die Leitung des ganzen Geſchäftes, iſt das proviſoriſche Komité nur der zukünftigen Verwaltung der Geſellſchaft, oder einem von der General-Verſammlung zu dieſem Zwecke zu wählenden Ausſchuſſe, Rechenſchaft ſchuldig.

6) Nach beendigter Reduktion wird den reſpektiven Zeichnern die ihnen verbleibende Summe vom proviſoriſchen Komité ſchriftlich angezeigt werden; ein definitives Anrecht wird erſt durch die erfolgte Anzeige erworben.

7) Die Einzahlung des $\frac{1}{2}$ Prozents zum Unkoſtenfonds erfolgt ſofort nach beendigter Reduktion. Die darüber auszuſtellenden, auf den Namen des Zeichners lautenden Quittungen bilden die Eintrittskarten zur konſtituirenden General-Verſammlung. Wer das $\frac{1}{2}$ Prozent binnen 14 Tagen, nach erfolgter öffentlicher Aufforderung des Komités, nicht zahlt, kann von dieſem ſeines Anrechtes ohne Weiteres für verluſtig erklärt oder gerichtlich zur Zahlung angehalten werden.

8) Sobald die Vorarbeiten, die dazu gehörigen Nivellementspläne und Koſtenanſchläge, ſo wie die Verhandlungen mit den Behörden u. ſ. w., ſo weit gediehen ſind, daß ſie den geſetzlichen Beſtimmungen über die Begründung des Konzeſſionsantrages entſprechen, ſoll eine General-Verſammlung zur Berathung der Statuten und Vollziehung des Geſellſchaftsvertrages vom Komité einberufen werden, wobei ſich Jeder zu erklären hat, ob und für wie viel er bei dem Unternehmen ferner betheiligt bleiben will. Im Falle des Rücktritts fällt das zu den Vorberei-

tungskoſten gezahlte ½ Prozent pro Rata der zurückgezogenen Summe der bleibenden Geſellſchaft anheim.

Kaum war die Idee zu dieſem Unternehmen erwacht, ſo bildete ſich auch ſchon ein zweites Komité in Köln für denſelben Zweck, indem es nachſtehende Einladung zu einer Betheiligung bei einer „Köln-Koblenzer Eiſenbahn" erließ:

„Bei der Gründung der Bonn-Kölner Eiſenbahn-Geſellſchaft wurde eine dereinſtige Verlängerung dieſer Bahn in ſüdlicher Richtung, aus dem Schooße der Geſellſchaft hervorgehend, in Ausſicht genommen und dieſem Unternehmen die Konzeſſion des Staates zugeſichert. Jetzt, wo der Augenblick gekommen, mit Ernſt an den Weiterbau zu denken, hat ein in Bonn zuſammengetretenes proviſoriſches Komité ſich des von Köln ausgegangenen Gedankens der Weiterführung der Köln-Bonner Eiſenbahn bemächtigt und mit Ausſchluß der Stadt Köln den Bau einer getrennten Bonn-Koblenzer Eiſenbahn projektirt.

Jedem Kundigen werden die großen Nachtheile einleuchten, die aus getrennten Verwaltungen auf kurzen, der Natur des Verkehrs nach unzertrennlichen Bahnſtrecken entſpringen müſſen, und es wird keines Beweiſes bedürfen, daß Bonn durch ſeine Lage wie durch ſeine geringe kommerzielle Bedeutung zum Durchgangspunkte Einer Eiſenbahn von Köln nach Koblenz, und nicht zum Anfangspunkte einer Bonn-Kölner und einer Bonn-Koblenzer Eiſenbahn beſtimmt iſt.

Von dieſem Geſichtspunkte ausgehend, haben die Unterzeichneten ſich vereinigt, zur Herſtellung der natürlichen Verhältniſſe und um den Städten Köln und Koblenz den ihnen gebührenden Einfluß auf das ihre Intereſſen ſo nahe berührende wichtige Unternehmen zu ſichern, ein proviſoriſches Komité zu bilden zur Verlängerung der Köln-Bonner Eiſenbahn von Bonn nach Koblenz, unter ſtatutgemäß vorhergeſehener künftiger Vereinigung mit der beſtehenden Bonn-Kölner Eiſenbahn-Geſellſchaft.

Als Grundlage der Verſchmelzung beider Geſellſchaften haben ſie vorläufig folgenden Weg ins Auge gefaßt. Ein Jahr nach gänzlicher Fertigſtellung und Eröffnung der Bahnſtrecke von Bonn nach Koblenz treten die Aktionäre der Köln-Koblenzer und die Aktionäre der Bonn-Kölner Eiſenbahn-Geſellſchaft zuſammen zur Wahl einer gemeinſchaftlichen Direktion und eines gemeinſchaftlichen Verwaltungsrathes. Ueber die Einnahmen und Ausgaben der beiden Bahnſtrecken führt die ſo gewählte Direktion während der erſten fünf Jahre des gemeinſchaftlichen Betriebes getrennte Rechnung. Nach Ablauf dieſer Friſt werden die Aktionäre der beiden Geſellſchaften, nach Verhältniß des während der fünf Jahre erzielten durchſchnittlichen Reingewinnes auf jeder der beiden Bahnſtrecken, prozentweiſe an dem ferneren Reingewinne der ganzen Bahn betheiligt. Für den Fall, daß die Bonn-Kölner Geſellſchaft wider Erwarten nicht gleich nach dem erſten Jahre der Eröffnung der Bahnſtrecke von Bonn nach Koblenz auf die durch die beiderſeitigen Intereſſen gebotene Vereinigung mit der Köln-Koblenzer Geſellſchaft einzugehen geneigt ſein ſollte, bleibt der-

ſelben dieſe Vereinigung in der vorangedeuteten Weiſe während der erſten zehn Betriebsjahre jederzeit freigeſtellt.

Von der Ueberzeugung ausgehend, daß eine gänzliche Vereinigung für die Rentabilität der beiden Bahnſtrecken eben ſo weſentlich, wie durch die allgemeinen Intereſſen des Staates und des Publikums unumgänglich geboten iſt, ladet das unterzeichnete proviſoriſche Komité zur Aktienzeichnung auf die

Köln-Koblenzer Eiſenbahn

unter nachſtehenden Bedingungen hiermit ein.

1) Die Zeichnung findet am Montag den 15. April l. J. von 10 bis 1 Uhr Vormittags, und von 3 bis 6 Uhr Nachmittags, zu Köln auf der Börſe im Tempelhauſe Statt, woſelbſt alle ſchriftlichen Anmeldungen mit ſoliden Unterſchriften und auf die gegenwärtigen Bedingungen entgegengenommen werden.

2) Das Geſellſchaftskapital wird auf Vier Millionen Thaler feſtgeſetzt und zerfällt in 20000 Aktien zu 200 Thlr. jede. Sollten die einlaufenden Zeichnungen die zu begebende Summe überſteigen, ſo werden ſie einer gleichmäßigen Reduktion unterworfen, nach folgenden Grundſätzen:
   a. Von der in Ausſicht genommenen Summe von Vier Millionen Thaler bleibt den Aktionären der Bonn-Kölner Eiſenbahn-Geſellſchaft eine ihrem Aktienbeſitze gleiche Summe unverkürzt.
   b. Bruchtheile unter 200 Thaler bleiben unberückſichtigt.

3) Ueber die richtige und gewiſſenhafte Vollziehung der Reduktion, ſo wie überhaupt über die Leitung des ganzen Geſchäftes, iſt das proviſoriſche Komité nur der zukünftigen Verwaltung der Geſellſchaft Rechenſchaft ſchuldig.

4) Nach beendigter Reduktion wird den reſp. Zeichnern die ihnen verbleibende Summe vom proviſoriſchen Komité ſchriftlich angezeigt werden; ein definitives Anrecht wird erſt durch die erfolgte Anzeige erworben.

5) Die Zeichnungen ſind unbedingt für die ganze gezeichnete Summe gültig; ſie geſchehen unter der ſtillſchweigenden Verpflichtung, in Bezug auf die definitive Konſtituirung der Geſellſchaft den Beſchlüſſen der Majorität der konſtituirenden General-Verſammlung beizutreten. Das Komité iſt befugt, gleich nach geſchehener Reduktion ein halbes Prozent der jedem Zeichner verbleibenden Summe einzufordern; wer von der ihm zugetheilten Summe vierzehn Tage nach geſchehener Aufforderung das halbe Prozent nicht gezahlt hat, kann von dem Komité ſeines Anrechtes verluſtig erklärt werden.

6) Die über das halbe Prozent auszuſtellenden, auf den Namen des Zeichners lautenden Quittungen bilden die Eintrittskarten zur konſtituirenden General-Verſammlung.

7) Sobald die Vorarbeiten, die dazu gehörigen Nivellementspläne und Koſtenanſchläge, ſo wie die Verhandlungen mit den Behörden u. ſ. w., ſo weit gediehen ſind, daß ſie den geſetzlichen Beſtimmungen über die Begründung des Konzeſſionsantrages entſprechen, ſoll eine General-Verſammlung zur Berathung der Statuten und Vollziehung des Geſell-

ſchaftsvertrages vom Komité einberufen werden, wobei ſich Jeder zu erklären hat, ob und für wie viel er bei dem Unternehmen ferner betheiligt bleiben will. Im Falle des Rücktritts fällt das zu den Vorbereitungskoſten gezahlte halbe Prozent pro Rata der zurückgezogenen Summe der bleibenden Geſellſchaft anheim."

Durch die Bekanntmachung des Finanz-Miniſters vom 11. April 1844 wurde dieſem Projekte, ſo wie vielen anderen, wenn auch nicht ganz, doch gewiß vorläufig ein Ziel geſetzt, indem die beiden nothwendig für die Ausführung des Unternehmens bedingten Gründe, Wichtigkeit deſſelben für das allgemeine Wohl und eine geſicherte Rente, ſchwerlich nachzuweiſen ſind. Allerdings iſt eine ſchnelle Verbindung der beiden Städte Koblenz und Köln, deren erſtere den Sitz der höchſten Provinzialbehörden enthält, ſehr wünſchenswerth; aber auf dem linken Rheinufer? Kann es bezweifelt werden, daß eine Verbindung der beiden Städte durch einen Eiſenweg auf der rechten Rheinſeite in ſtrategiſcher Hinſicht für den preußiſchen Staat, und ſomit für ganz Deutſchland, von der größten Wichtigkeit iſt? Ein ſolcher vor Ueberrumpelung geſicherter Eiſenweg würde dieſen Theil der Rheinprovinz zu einer der ſtärkſten militäriſchen Poſitionen Europa's machen. In gleicher Weiſe liegt das Intereſſe des Staates, die Hauptſtadt und die öſtlichen Provinzen mit der ſtärkſten Feſtung in unmittelbare Berührung zu bringen, auf flacher Hand, wohingegen eine Eiſenbahn auf der linken Rheinſeite in ſtrategiſcher Hinſicht unbedeutend, ja vielleicht gefährlich genannt werden kann. Jedenfalls würde daher das Projekt eines Schienenweges auf der rechten Rheinſeite von der Staatsregierung eher Unterſtützung und Beiſtand finden, als das auf der linken Seite.

In finanzieller Beziehung ſtehen der Ausſicht auf eine große und ſichere Rente manche Bedenken entgegen; vor allen die Terrainſchwierigkeiten. Die Gegenden, durch welche die Bahn geführt werden ſoll, ſind allgemein bekannt, und ſcheint es undenkbar, daß ohne ganz beſondere Koſten die Schwierigkeiten bei Rolandseck, bei Oberwinter, bei Appollinarisberg, bei Remagen und bei Rheineck ſollten überwunden werden, und wenn, was leicht geſchehen kann, eine vollſtändige Trennung der Eiſenbahn von der Landſtraße und dem Leinenpfad aus polizeilichen Rückſichten verordnet werden ſollte, ſo würden dadurch die Koſten bedeutend vermehrt, anderntheils die Annehmlichkeiten des Reiſens ſehr vermindert werden, indem es wahrlich höchſt unangenehm ſein müßte, mit Kenntniß der Gegend an ſchönen Punkten hinter einer Mauer herzufahren.

Die neu projektirte Eiſenbahn hat aber auch mit vieler Konkurrenz zu kämpfen, und werden die mächtigen Dampfſchifffahrts-Geſellſchaften, um ihre Exiſtenz zu erhalten, ſicherlich nicht voreilig den Kampfplatz verlaſſen. Wenn auch der Satz häufig ausgeſprochen wird, daß eine Eiſenbahn die Konkurrenz einer Land- und Waſſerſtraße nicht zu fürchten habe, wenn auch die Bonn-Kölner Eiſenbahn die Richtigkeit dieſes Satzes zu bewahrheiten ſcheint, ſo ſind doch die Beiſpiele immerfort nur von kleinen Lokalbahnen hergenommen, nicht aber von größeren Strecken; eine größere Rentabilität wird am wenig-

ſten bei ſolchen Landſtrecken zu erwarten ſein, die, wie die fragliche, ohne Hinterland ſind. Die meiſten Reiſenden am Rhein beſuchen die Gegend des Vergnügens halber; während 8 Monaten im Jahre hat man an jedem Platz zwiſchen Köln und Mainz täglich 12 Mal, und häufig noch mehr, Gelegenheit, für wenig Geld ſich durch prächtige Dampfboote nach jedem beliebigen Punkte befördern zu laſſen; und auch im Winter, wo der Verkehr ohnehin ſchwächer iſt, fahren die Dampfboote, indem die Schifffahrt ſelten länger als vier oder ſechs Wochen unterbrochen wird, häufig aber auch das ganze Jahr dauert. Das Bedürfniß einer Eiſenbahn liegt alſo hier nicht vor; baut man ſie wirklich, ſo wird ſie ungeheuere Summen koſten und würde ſchwerlich das für die 8 Meilen lange Strecke angenommene höchſte Baukapital von 4,000000 Thlr., alſo 500000 Thlr. im Durchſchnitt für die Meile, ausreichen.

In der erſten Zeit nach Veröffentlichung des Projektes erhoben ſich viele Stimmen für und gegen daſſelbe; in letzterer Zeit, nach Erſcheinen der Bekanntmachung des Finanz-Miniſters, war jedoch hiervon Alles ſtill, ſo daß es ſchien, als wenn daſſelbe aufgegeben wäre. Dies iſt jedoch nicht der Fall, vielmehr ſoll man in der Stille Alles ſo weit vorbereitet haben, daß in der nächſten Zukunft die genauen Vermeſſungen und Nivellements vorgenommen werden können. Schwerlich ſteht aber nach allem vorher Angeführten die Konzeſſion in der ganzen Ausdehnung bis Koblenz zu erwarten, vielmehr dürfte dieſelbe ſich auf eine Weiterführung der Bonn-Kölner Eiſenbahn bis ans Siebengebirge, nach Mehlem, Godesheim u. ſ. w. beſchränken, wozu von der Direktion dieſer Eiſenbahn-Geſellſchaft ſchon Nivellements vorgenommen ſind, ehe das Bonn-Koblenzer Projekt entſtand. Die Ausführung dieſes Baues wird jedoch ebenfalls ſobald nicht Statt finden, indem die Geſellſchaft der Bonn-Kölner Eiſenbahn in ihrer letzten General-Verſammlung es abgelehnt hat, für jetzt von ihrem Rechte Gebrauch zu machen.

47. Saarbrücken-Bexbacher Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Projekts.

Schon im Jahre 1836 bildete ſich eine Geſellſchaft, um eine Eiſenbahn von Saarbrück nach Manheim zu bauen. Das Kapital wurde auch zum großen Theile gezeichnet und die Vorarbeiten begonnen, zu welchem Behufe auch eine Anzahlung von 1 auf 1000 von den Aktionären gemacht wurde. Da jedoch das Unternehmen an der Weigerung Baierns, welches eine eigene Geſellſchaft für den pfälziſchen Theil haben wollte, ſcheiterte, ſo löſte ſich die erſte Geſellſchaft im Dezember 1837 auf, und es bildeten ſich deren 1838 zwei, die eine für Baiern als Ludwigshafen-Bexbacher Eiſenbahn-Geſellſchaft, die andere für den preußiſchen Theil als Saarbrücken-Bexbacher Eiſenbahn-Geſellſchaft. Für letztere wurden ſchon unmittelbar 500000 Thlr. gezeichnet, auch $\frac{1}{4}$ Prozent, mit Verrechnung des früher auf das gemeinſchaftliche Unternehmen angezahlten, zu den weiteren Vorkoſten von jedem Aktionär beigetragen. Die zu dieſem Zwecke von dem Sekretär des Komités, Hrn. Weißborn (ei-

nem Ober=Bergwerksbeamten) im Namen des proviſoriſchen Komités erlaſſene Aufforderung vom 31. Januar 1840 lautete, wie folgt:

„Um die Koſten zu decken, welche die Einleitung zur Ausführung der preußiſchen Strecke der Saarbrücken=Rheinſchanzer Eiſenbahn und die Ermittelung der Vortheile von weiterer Ausdehnung derſelben bis jetzt bereits veranlaßt hat und nächſtens noch verurſachen wird, ſind wir im Falle, von den Theilhabern dieſes Unternehmens ¼ Prozent der gezeichneten Summe, alſo 15 Sgr. pro Aktie à 200 Thlr., oder die Hälfte desjenigen Betrages einfordern zu müſſen, zu welchem dieſelben bei der Unterzeichnung ſich verbindlich gemacht haben.

Die Einzahlungen ſind an den mitunterzeichneten Sekretär Weißborn zu machen, welcher darüber Quittung ertheilen und ſeiner Zeit Rechnung ablegen wird.

Wir verbinden hiermit zugleich die Anzeige, daß die Ausführung der Bahn bei den hohen Behörden kürzlich wieder lebhaft zur Erörterung gekommen iſt, und wir Hoffnung haben, bald eine günſtige Entſcheidung mittheilen zu können.

Saarbrücken, den 31. Januar 1840.

Das proviſoriſche Komité für die Saarbrücken=Bexbacher Eiſenbahn.

G. Schmidtborn. H. Karcher. F. Krämer. H. Schmidt.

L. Röchling. C. Stumm. F. Lucas.

Weißborn.

Das Terrain wurde hierauf nivellirt, und die Bemühungen der Geſellſchaft beſchränkten ſich nicht blos auf dieſen Theil, ſondern ſchloſſen ſich an die Vorarbeiten an, welche franzöſiſcher Seits von Metz aus gemacht wurden, um die zweckmäßigſte Linie zur Verbindung von Saarbrücken mit Metz auszumitteln.

Die von den Ingenieuren Flachat und Petiet gemachte Arbeit über die Strecke von Metz nach Saarbrücken erſchien ſchon 1839 in Paris unter dem Titel:

Projet du chemin de fer de Metz à Sarrebruck, présenté par une société de négocians, de Banquiers et de chefs d'industrie de Metz et de Sarrebruck, dressé par M. M. Eugène Flachat et Jules Petiet, ingénieurs civils. 1839. Paris, chez Matthias, libraire, Quai Malaquais No. 15.

Unter den vielen, auch für die Saarbrücken=Bexbacher Bahn intereſſanten Punkten, welche dieſe Schrift enthält, heben wir hier vorzüglich eine Karte hervor, welche nicht nur die Kohlenflötze ganz darſtellt, ſondern auch die Grenzen angiebt, bis zu welchen die Kohlen bis jetzt verfahren werden.

Die Vermeſſungen und Voranſchläge für die preußiſche Strecke von Saarbrücken nach Bexbach wurden dann bei den Behörden mit dem Geſuch um Allerhöchſte Konzeſſion eingereicht. Die Antwort lautete in ſo fern günſtig, als die Bewilligung der Konzeſſion von der Ausführung der Ludwigshafen=Bexbacher Eiſenbahn abhängig gemacht wurde. Während nun die definitive Ausführung dieſer letzteren Strecke (wie wir unter den baieriſchen Eiſenbahnen ſehen werden) mannigfaltige Geſtaltungen mit mehr oder weniger Ausſichten

auf Erfolg durchging, legte man preußiſcher Seits jedoch nicht die Hände in den Schooß. Es wurde nämlich eine neue Vermeſſung durch die Regierung veranlaßt und von dem Ingenieur Gärtner in den Jahren 1842 und 1843 ausgeführt, die Koſten davon jedoch im Betrage von circa 3000 Thlr. vom Königl. Oberbergamt in Saarbrücken ausgelegt.

Es kann dieſes als eines der erſten Symptome angeſehen werden, daß die Regierung durch das Oberbergamt ſelbſt dieſe Bahnſtrecke zu bauen geneigt ſein dürfte. Somit zeigt ſich auch hier auf preußiſchem Gebiete der überall ſo lebendig geführte Kampf zwiſchen dem Bau der Eiſenbahnen durch den Staat und dem Syſteme des Baues durch Privat-Geſellſchaften.

Man kann nun allerdings dieſen Punkt als im preußiſchen Staate ein für allemal entſchieden betrachten, durch das einmal beſtimmt und geſetzlich ausgeſprochene Syſtem, daß der Staat ſelbſt keine Eiſenbahnen bauen, ſondern nur den Bau, wo es nöthig erſchiene, durch Mitbetheiligung und Zinſengarantie begünſtigen wolle; auch dieſen Punkt für unſern beſondern Fall durch die bedingungsweiſe der Privat-Geſellſchaft ſchon ertheilte Konzeſſion als entſchieden anſehen. Allein ganz ohne alle Berückſichtigung können doch auch die vom Königlichen Oberbergamte vorgebrachten ſpeziellen Gründe bei dieſer Bahn nicht bleiben.

1) Zunächſt iſt es für das Oberbergamt von der höchſten Wichtigkeit, daß die neuen, in dieſem Terrain durch Tunnelbauten und Einſchnitte ſich darbietenden geognoſtiſchen Erfahrungen durch bergmänniſche Beamten gemacht werden.

2) Iſt dem Oberbergamt durch Vermehrung des Kohlenabſatzes und die dadurch erzielten bedeutenderen Einnahmen die Möglichkeit gegeben, die Fahrtariſe möglichſt niedrig zu ſetzen, ja den Kohlentransport auf dieſer Bahnſtrecke umſonſt Statt finden zu laſſen.

Wenn irgendwo, ſo iſt hier einzuräumen, daß dieſe Gründe von großem Gewicht ſind. Einen dritten Grund machen wir hier gar nicht geltend, da er uns zu unbedeutend erſcheint, nämlich daß das Oberbergamt ſchon die Koſten des letzten Nivellements getragen habe. Die Regierungen haben faſt überall neue Vermeſſungen vor der beſtimmten Konzeſſion auf eigene Koſten machen laſſen; und hier zieht das Oberbergamt aus der Bahn ſo bedeutenden Nutzen, daß ein kleiner Beitrag wie dieſer nicht als eine verlorene Ausgabe anzuſehen iſt.

Gegen die anderen für den Bau durch das Oberbergamt gedachten Gründe kann aber Folgendes vorgebracht werden: ad 1) daß nichts verhindert, daß bei den Bauten ein oder mehrere Bergwerksbeamten nach Belieben gegenwärtig ſind, um die geognoſtiſchen Beobachtungen anzuſtellen, welche für ſie wichtig ſind; und ad 2) daß, wenn das Oberbergamt die Kohlen umſonſt oder zu ganz niedrigem Tarife fahren will, das gleichkommt dem ganzen oder theilweiſen Verzichtleiſten auf Zinſen des hier angewandten Kapitals, folglich in dem ſchon beſtehenden preußiſchen Syſteme der Mitbetheiligung mit nachſtehenden Zinſen oder ohne Zinſen ihm ein Weg geöffnet iſt, in die Konzeſſion

beſondere Bedingungen bezüglich des Tarifs des Kohlentransports aufnehmen zu laſſen.

In Saarbrücken ſieht man mit geſpannter Erwartung der Hohen Entſcheidung entgegen. Jedenfalls kann ſofort zur Ausführung geſchritten werden, da die Mitglieder der Privat-Geſellſchaft Vermögen genug beſitzen, das ganze benöthigte Kapital gleich einzuzahlen.

Da jetzt auch der Bau der Bahnſtrecke von Ludwigshafen nach Bexbach völlig geſichert iſt, ſo ſteht die Vollendung der ganzen Bahn von Ludwigshafen nach Saarbrücken binnen einigen Jahren gewiß zu erwarten.

b. Länge der Bahn und ſonſtige Verhältniſſe.

Die Bahn wird auf dem rechten Ufer der Saar, unterhalb St. Johann und der Mündung des Sulzbaches beginnen, ein ziemlich ſchwieriges Terrain auf preußiſchem Gebiet in der Länge von $3\frac{1}{2}$ geogr. Meilen durchlaufen und der Veranſchlagung gemäß 1,600000 bis 1,800000 Thlr., alſo 457140 oder 514300 Thlr. durchſchnittlich pro Meile koſten.

Nachdem ſie nahe an 2 Meilen am Ufer des Sulzbaches hinangeſtiegen, wird ſie vermittelſt eines Tunnels durch den Bildſtocker Berg gehen und dann über Neunkirchen und Wellesweiler ſich an die baieriſche Rheinſchanz-Bexbacher Eiſenbahn anſchließen.

Als eine Fortſetzung dieſer Bahn nach Paris wäre noch das Projekt einer Eiſenbahn von Saarbrücken nach Metz anzuführen, welches ſchon ſeit mehreren Jahren die Aufmerkſamkeit der dortigen Gegend auf ſich zieht. Bereits im Jahre 1838 ließen einige Kaufleute von Metz auf ihre Koſten die nöthigen Vorſtudien zur Anlegung dieſer Bahn unternehmen, und im Jahre 1842 geſchah daſſelbe auf Veranlaſſung der Regierung ſelbſt, ohne daß indeſſen allen jenen Unterſuchungen, ſo vortheilhafte Reſultate ſie auch verſprachen, Folge gegeben wurde. Seitdem aber die Anlegung einer Eiſenbahn von Manheim nach Saarbrücken keinem Zweifel mehr unterlag, wurde die Verbindung zwiſchen letzterer Stadt und Metz wirklich beſchloſſen und zu dieſem Zweck Ende Mai 1844 eine Aktiengeſellſchaft gebildet. Der Koſtenbetrag wurde zu 24,000000 Franks oder 6,456000 Thlr. angenommen, von denen der Geſellſchaft nur 12 Millionen Franks zur Laſt fallen ſollten, indem man annahm, daß die Regierung ungefähr die Hälfte des Betrages durch Ankauf des Terrains, die Beſchaffung des Terraſſements und der Kunſtarbeiten decken werde.

Die Statuten der Geſellſchaft wurden höheren Orts gutgeheißen und hierauf bis Ende Juni 1844 zu dem in 24000 Aktien à 500 Franks getheilten Kapital 82000 Aktien, alſo mehr als das Dreifache der nöthigen Summe, gezeichnet.

Diejenigen Departements Frankreichs, die am meiſten dabei intereſſirt waren, daß Metz nicht in direkte Verbindung mit Deutſchland geſetzt würde, waren beſtürzt über dieſe lebhafte Theilnahme des Publikums an einem Projekte, das namentlich für die Städte Lille, Amiens, Arras u. ſ. w. von ſehr nachtheiligen Folgen ſein mußte. So lange nur von einer Bahn die Rede war, die auf dem kürzeſten Wege Paris mit Straßburg verbinden ſollte, hat-

ten die genannten Städte nichts zu fürchten, denn es war klar, daß nach wie vor die Verbindung des Handels des nördlichen und mittleren Deutſchlands mit Frankreich ſich nur über Köln bewerkſtelligen würde, und man begriff, welche bedeutende Vortheile hieraus für das nördliche Frankreich, namentlich für die Linie von Lille nach Paris, erwachſen müßten. Es bedarf keiner näheren Auseinanderſetzung, daß die Bahn von Metz nach Saarbrücken, als Fortſetzung der projektirten Bahn von Saarbrücken nach dem Rheine, der Sache eine ganz andere Wendung gab. Was die Gegner dieſes Bahnprojekts am meiſten beſtürzt machte, war die große Anzahl der Aktien, die von deutſchen Handelshäuſern gezeichnet wurden, was für Jeden ein ſchlagender Beweis war, daß die Verbindung Deutſchlands und Frankreichs mittelſt einer Metz-Saarbrücker Bahn von großem Intereſſe für Deutſchland iſt. Eine andere Frage war nun, auf welche Weiſe ſich Metz an die Paris-Straßburger Bahn anſchließen ſollte. Da keine Hoffnung mehr vorhanden, die große Pariſer Bahn über Arnaville (nahe bei Metz) geführt zu ſehen, ſo trugen die Deputirten des Metzer Handelsſtandes in Paris darauf an, daß die Bahn über St. Julien (12 Myriameter von Metz und 11 von Nancy) laufen ſollte. Hier würde ſich dann eine Zweigbahn von Metz angeſchloſſen und auf dieſe Weiſe die verſchiedenen Intereſſen am beſten vermittelt haben. In der Deputirtenkammer wurde jedoch die Richtung von Metz auf St. Julien verworfen, dagegen die mit einem Umweg auf Paris verbundene von Metz auf Nancy angenommen. Der Grund hiervon iſt darin zu ſuchen, daß die Regierung und die Kommiſſion zu ſpät von der vortheilhaften Lage des Unternehmens in Kenntniß geſetzt und darum, dagegen eingenommen, mit mehr Ungeſchicklichkeit als böſem Willen, durch eine Unzahl von nicht ſtichhaltigen, jedenfalls bei kalter Betrachtung ſich ſelbſt widerlegenden Argumenten der Sache einſtweilen geſchadet hat. Das nächſte Jahr muß darin eine Veränderung hervorbringen. Jedermann muß ſich davon überzeugen, daß Frankfurt und Manheim allein nicht Deutſchland bilden, daß hinter dieſen in gerader Richtung Deutſchland noch andere große Städte hat, für welche die Frage des kurzen Weges, ob über Straßburg, über Metz oder durch Belgien, ſich gleich anders geſtaltet, wenn über Metz in Frankreich ein Umweg von 34 Kilometer Statt findet; und hier gilt es das ganze Nord-Oſt-Deutſchland. So wie die Bahn einſtweilen feſtgeſtellt iſt, ſollte man ſagen, daß dieſe Umwege für Metz mit Fleiß gewählt ſind, damit man eben ſo lieb oder lieber über Straßburg reiſe. Wenn die Metzer Abgeordneten geſagt haben, daß eine Zweigbahn von Metz nach Nancy auch nothwendig ſei, ſo haben ſie dieſelbe Wahrheit geſagt, welche der Miniſter und die Kommiſſion im umgekehrten Sinne ihrerſeits vorgebracht haben, nämlich die, daß zwei Zweigbahnen von Metz aus gemacht werden müſſen: die eine auf St. Julien, die andere auf Nancy; die erſtere wegen der Verbindung mit Paris, die andere als Lokalbedürfniß. Was die ſtrategiſche Frage betrifft, ſo würde ſie von ſelbſt dadurch beſeitigt ſein, daß man dieſe zwei kleinen Zweigbahnen baute. Auch iſt, im Allgemeinen genommen, auf franzöſiſchem Boden der Schienenweg von Manheim nach Paris über Saarbrücken und Metz beſſer vertheidigt als auf deutſchem. Saarlouis, Landau bleiben nämlich auf der

Seite liegen, und ganz Deutſchland ſteht hier offen bis Frankfurt a. M., während auf franzöſiſchem Gebiete Metz (mit dem nahen Thionville) als mächtige Feſtung ſich gleich in den Weg wirft. Gerade dadurch, daß man das offene Nancy zum Knotenpunkt einer ſtrategiſchen Linie macht, giebt man die ganze Verbindung, ſowohl die mit Straßburg als mit Paris, einem geſchickten Ueberfalle preis. Eine direkte Verbindung von Metz bis Paris iſt hier von ſo hoher ſtrategiſcher Wichtigkeit, daß, wenn die Paris-Straßburger Linie nicht nahebei läge, um ſie größtentheils gemeinſchaftlich zu brauchen, eine beſondere Linie von Metz bis Paris gebaut werden müßte. Dieſe Ueberzeugung wird ſich mehr verbreiten, wenn man Alles ruhig erwägt, und dann kann es nicht fehlen, daß das Miniſterium in nächſter Seſſion durch einen Geſetzvorſchlag die Mängel und Lücken ergänze.

Kommt das Metz-Saarbrücker Unternehmen alsdann zu Stande, ſo ſtehen ihm gewiß ſehr günſtige Reſultate bevor, die namentlich durch den bedeutenden Kohlentransport herbeigeführt werden. Ein dem Stadtrathe zu Metz von einer hierzu gewählten Kommiſſion erſtatteter Bericht ſagt darüber Folgendes:

„Das Steinkohlenbecken von Saarbrücken gehört zu den allerreichſten, die man kennt; der Betrieb der Werke iſt leicht und das Produkt vortrefflich. Es verſorgt das ganze nordöſtliche Frankreich mit Steinkohlen. Sie werden gegen Süden bis St. Dié und Epinal verführt und weſtlich bis St. Dizier und Verdun; ſie verſorgen die Hüttenwerke des Moſel-Departements, des weſtlichen Abhanges der Vogeſen, der Maas und der Marne. Im Jahre 1842 wurden in das Moſel-Departement 182788 Tonnen Steinkohlen geführt. Drei Viertel davon fallen in Zukunft der Eiſenbahn anheim, ein Viertel ſchlägt andere Richtung ein. Der Steinkohlenverbrauch in Frankreich ſchreitet übrigens, wie die Erfahrung ſeit 1830 bewieſen hat, in einem raſch zunehmenden Verhältniſſe vor. Wie wird erſt die Eiſenbahn dieſe Steigerung des Verbrauchs darthun, wenn der Transportpreis, wie es thunlich iſt, durch die Eiſenbahn auf die Hälfte vermindert werden kann! Jetzt beträgt er 14 Fr. für jede Tonne bis Metz.

Die Handelskammer von Metz hat in Zahlen dargelegt, daß der Steinkohlentransport der Eiſenbahn jährlich 1,000000 Fr. Einnahme verſchaffen würde; außerdem würde der übrige Waarentransport noch 400000 Fr. Einnahme produziren und die Fortſchaffung der Perſonen 1,000000 Fr., ſo daß man die jährliche Total-Einnahme auf 2,400000 Fr. oder 645000 Thlr. anſchlagen könnte."

Wenn dieſelbe auch etwas zu hoch gegriffen ſcheint, ſo kann man doch jedenfalls erwarten, daß die Bahn ſich gut rentiren wird, da ſie, wie aus dem Vorhergehenden zur Genüge hervorgeht, einen bedeutenden Verkehr zu erwarten hat.

48. Thüringiſche oder Halle=Kaſſeler Eiſenbahn.

a. Geſchichte dieſes Bahn=Projekts.

Schon ſeit dem Jahre 1836 hatten, theils von Seiten einiger Privat=Vereine, theils von Seiten der Kurheſſiſchen und der betreffenden Herzoglich Sächſiſchen Regierungen, Voruntersuchungen über die Möglichkeit der Herſtellung von Eiſenbahnen in der Richtung der großen Oſtweſt=Verkehrſtraßen durch Mittel=Deutſchland und ihrer ſüdlichen und nördlichen Verbindungen Statt gefunden. — Die drohende Konkurrenz der Rhein=Weſerbahn (z. v. dieſe) mit ihrer Verlängerung über Hannover und Braunſchweig zur Elbe, und die in Baiern gemachten Eiſenbahnpläne erhielten die desfallſigen Verhandlungen und Arbeiten im Gange; jedoch wurden entſcheidende Schritte bis zum Jahre 1840 nicht bekannt; wenn man den großartigen (jedoch durch Widerſtreben, namentlich Hannovers, in der Geburt erſtickten) Plan des Buchhändlers J. Meyer in Hildburghauſen wegen Anlage einer ſogenannten Hanſeatiſch=Süddeutſchen Centralbahn (Baieriſche Nordgrenze=Hanſeſtädte, z. v. deſſen Projekt vom 31. Januar 1838) und das Projekt eines berliner Komités wegen Erbauung einer Eiſenbahn von Halle über Witzenhauſen, Kaſſel, Lippſtadt in die Rhein=Weſerbahn im Jahre 1837, ausnimmt.

Im Anfange 1840 wurde bekannt, daß der Königl. Preuß. Staats=Miniſter und Chef des Poſtweſens, Herr v. Nagler, den Plan gebildet habe, auf Staatskoſten eine Eiſenbahnverbindung der öſtlichen mit den weſtlichen Provinzen Preußens, der Elbe mit Weſer und Rhein, zu bewerkſtelligen, und daß die Preußiſche Regierung die deshalb erforderlichen genaueren Vorunterſuchungen anſtellen laſſe. — Kurheſſen bot dazu bereitwillig die Hand und bewilligte gleichfalls die zu den vorläufigen Arbeiten nöthige Summe. Auch ein Thüringiſcher Eiſenbahn=Verein bildete ſich, indem in der letzten Hälfte des Auguſt 1840 zwiſchen den Großherzogl. und Herzogl. Staats=Regierungen von Sachſen=Weimar=Eiſenach, Sachſen=Koburg und Gotha und Sachſen=Meiningen ein Staatsvertrag zum Abſchluß gedieh, welcher die Vereinigung dieſer Staats=Regierungen zur Erreichung des gemeinſamen Endzwecks zum Gegenſtande hat, den Großherzogl. und Herzogl. Sächſiſchen Landen die Vortheile eines möglichſt erleichterten Verkehrs durch Eiſenbahn=Verbindung im Innern ſowohl als nach den angrenzenden Staaten des Auslandes zuzuwenden und dadurch zugleich auch die Bahnverbindung zwiſchen dem nördlichen und ſüdlichen, ingleichen dem öſtlichen und weſtlichen Deutſchland nach Kräften zu unterſtützen. — In der letztern Beziehung iſt es die Aufgabe des Vereins, dahin zu wirken, daß die von Halle nach Kaſſel und von Bamberg nach dem nördlichen Deutſchland dermalen projektirten Eiſenbahnanlagen die Großherzoglichen und Herzoglichen Vereinslande ſo viel als möglich und in angemeſſenen Richtungen durchziehen. — Die kontrahirenden Staats=Regierungen wollen die Verbindung dieſer beiden Eiſenbahnzüge in weſtöſtlicher und in ſüdnördlicher Richtung in ihren Landen zu vermitteln ſuchen und den etwa hierauf gerichteten Wünſchen und Bedürfniſſen der Nachbarſtaaten auf jede, mit ihrem Intereſſe vereinbare Weiſe bereitwilligſt entgegenkommen,

weshalb ſie denn auch in ihrer Geſammtheit an größeren, zu denſelben Zwekken gebildeten Vereinen gern Theil nehmen werden. Die Zwecke des Vereins ſollen im gemeinſamen Einverſtändniß aller drei Staats-Regierungen verfolgt und mit gemeinſchaftlichen Kräften nach Innen und nach Außen möglichſt von ihnen befördert werden. Um jedoch die Verhandlungen des Vereins, ſowie die Verfolgung ſeiner Zwecke zu erleichtern, wird deſſen Geſchäftsführung von Einer der drei Staats-Regierungen nach einem noch näher zu beſtimmenden Wechſel übernommen werden, welche nach Außen den Verein in allen Beziehungen vertritt und deſſen Organ bildet, nach Innen aber die erforderlichen Kommunikationen unter den Vereins-Regierungen übernimmt. Nach dem Wunſche der beiden übrigen Staats-Regierungen hat die Staats-Regierung von Sachſen-Koburg und Gotha, von welcher die Initiative zur Bildung des Vereins ausgegangen iſt, für die nächſte Zeit dieſe Geſchäftsführung übernommen. —

Faſt ein Jahr hindurch blieb das Publikum über die Richtung der Linie in Zweifel. Zwei Anſichten ſtanden ſich gegenüber und fanden lebhafte Vertheidigung.

Nach der Einen (welche vorzugsweiſe Herr v. Nagler repräſentirte) ſollte die Bahn von Halle aus über Mühlhauſen, Wanfried und Eſchwege nach Kaſſel und von da zur preußiſchen Rheinprovinz gehen; dieſe Bahn vermied (außer in Kurheſſen, was nicht zu umgehen war) fremdes Territorium und fremde Poſtregale; ſie blieb eine vorzugsweiſe Preußiſche Eiſenbahn. — Die andere Anſicht fand eine kräftige Stütze in dem Intereſſe des obengedachten Thüringiſchen Eiſenbahn-Vereins; dieſe Anſicht gewann die Oberhand, und die Folge davon war der Vertrag zwiſchen den Staaten Preußen, Kurheſſen, Sachſen-Weimar-Eiſenach und Sachſen-Koburg-Gotha vom 20. Dezember 1841, folgenden Inhalts:

Seine Majeſtät der König von Preußen, Seine Hoheit der Kurprinz und Mitregent von Heſſen, Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Sachſen-Weimar-Eiſenach und Seine Herzogliche Durchlaucht der Herzog zu Sachſen-Koburg-Gotha, von dem Wunſche beſeelt, Allerhöchſt und Höchſt Ihren Unterthanen die Vortheile zuzuwenden, welche ſich von einer Verbindung Höchſt Ihrer Staatsgebiete vermittelſt der Anlegung für die Belebung und Beförderung des gegenſeitigen Verkehrs erwarten laſſen, haben Behufs einer Vereinigung über dieſen Gegenſtand und zum Zwecke der Feſtſtellung der Verhältniſſe, welche die Ausführung eines ſolchen Unternehmens nothwendig macht, Bevollmächtigte ernannt, welche über folgende Punkte übereingekommen ſind:

Artikel 1.

Die Königl. Preußiſche, die Kurfürſtl. Heſſiſche, die Großherzogl. Sachſen-Weimariſche und die Herzogl. Sachſen-Koburg-Gothaiſche Regierung erklären ſich bereit, die Anlegung einer Eiſenbahn von Halle in der Richtung auf Merſeburg, Weißenfels und Naumburg hin, und weiter über Weimar, Erfurt, Gotha, Eiſenach, Rothenburg nach Kaſſel, und von letzterem Orte zum Anſchluſſe an die in der Vorbereitung begriffenen Bahn von Minden nach Köln innerhalb ihrer Staatsgebiete zuzulaſſen und zu befördern.

Die Königl. Preußiſche und die Kurfürſtl. Heſſiſche Regierung behalten ſich vor, ſich darüber näher zu verſtändigen, wie die Bahn von Kaſſel aus auf eine angemeſ-

ſene Weiſe mit der oben gedachten Bahn von Minden nach Köln oder mit einer andern nach dem Niederrhein zu führenden Eiſenbahn in unmittelbare Verbindung gebracht werden ſoll.

Artikel 2.

Die vorſtehend bezeichnete Eiſenbahn ſoll in einer ununterbrochenen, ſo geraden Richtung geführt werden, als die Terrain- und Verkehrsverhältniſſe ſolches zulaſſen.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen verpflichten ſich, dafür Sorge zu tragen, daß die Spurweite für dieſe Bahn mit der auf preußiſchen Bahnen angenommenen Spurweite von 4 Fuß 8½ Zoll engliſchen Maaßes im Lichten der Schienen in Uebereinſtimmung gebracht und erhalten werde, ſowie ſie auch, ſoweit thunlich, auf übereinſtimmende Konſtruktions-Verhältniſſe und gleichmäßige Länge der Stationen Bedacht nehmen werden.

Artikel 3.

Es bleibt einer jeden der Hohen kontrahirenden Regierungen überlaſſen, innerhalb ihres Gebietes die Ausführung der Bahn entweder ſelbſt zu übernehmen oder Privat-Unternehmer dafür zu konzeſſioniren.

Artikel 4.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen werden vor Ertheilung der Konzeſſionen über den Inhalt derſelben ſich gegenſeitig verſtändigen, damit ſolche möglichſt in Uebereinſtimmung gebracht werden. Dabei ſollen die Beſtimmungen des Königl. Preußiſchen Geſetzes über die Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 auch für die Bahnſtrecken in dem Kurfürſtlichen, Großherzoglichen und Herzoglichen Gebiete in ſoweit zum Grunde gelegt werden, als nicht die Verſchiedenheit der in den einzelnen Staaten beſtehenden Geſetzgebungen oder beſondern Verhältniſſe bei Aufbringung der Baufonds eine Abweichung davon nothwendig machen.

Artikel 5.

Um die zur Aufrechthaltung der Ordnung und Sicherheit bei dem Betriebe zu treffenden Vorkehrungen und Anordnungen in Uebereinſtimmung zu bringen, werden die Hohen kontrahirenden Regierungen eine gegenſeitige Verſtändigung hierüber treffen, ſowie überhaupt darauf Bedacht nehmen, für die Eiſenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung ein gemeinſchaftliches Bahnpolizei-Reglement einzuführen.

Artikel 6.

Damit eine, dem Zwecke der Eiſenbahn entſprechende Benutzung derſelben geſichert werde, werden die Hohen kontrahirenden Regierungen dafür Sorge tragen, daß täglich wenigſtens Einmal von jedem der Endpunkte der Bahn, alſo von Halle und von dem Anſchlußpunkte an die Minden-Kölner Bahn, ohne Aufenthalt auf den Stationen, ſo weit ſolcher nicht durch die Natur des Betriebes bedingt wird, eine zuſammenhängende Beförderung bis zum entgegengeſetzten Endpunkte der Bahn Statt findet. —

Sie ertheilen ſich daher gegenſeitig die Zuſicherung, den Plan für die Fahrten auf der Bahn mit Rückſicht auf dieſen Zweck nur nach vorhergegangener Verſtändigung feſtzuſetzen, und werden demgemäß, ſofern die Bahn durch Privat-Unternehmer ausgeführt wird, ſich die entſprechende Einwirkung auf die Anordnung und Aenderung der Fahrten vorbehalten.

Artikel 7.

Zwiſchen den gegenſeitigen Unterthanen ſoll ſowohl bei Feſtſtellung der Beförderungspreiſe als der Zeit der Abfertigung kein Unterſchied gemacht werden, namentlich ſollen die aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des andern Staats übergehenden Transporte, weder in Beziehung auf die Beförderungspreiſe, noch rückſichtlich

der Abfertigung, ungünſtiger behandelt werden, als die aus den betreffenden Staaten abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Artikel 8.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen verpflichten ſich, Anſtalten zu treffen und die Eiſenbahn-Unternehmer anzuhalten, daß für die auf der Eiſenbahn von Halle nach Kaſſel und von dort weiter, ſowie in entgegengeſetzter Richtung, zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfniſſen, ſowie von Militär-Effekten jeglicher Art, nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten eingerichtet, und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umſtänden bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, ſondern die ſonſt noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militär-Verwaltungen der Hohen kontrahirenden Staaten wird gegenſeitig die Befugniß vorbehalten, ſich zu dergleichen Transporten eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen. — In ſolchen Fällen wird an die Eiſenbahn-Unternehmer außer der Erſtattung der Feuerungskoſten nur ein mäßiges Bahngeld gewährt. — Findet daneben noch die Benutzung der Transportmittel der Eiſenbahn-Unternehmung Statt, ſo wird dieſelbe nach billig-mäßigen Sätzen beſonders vergütet. — Auch wollen die Hohen kontrahirenden Regierungen darauf hinwirken, daß von den Eiſenbahn-Unternehmern eine Anzahl von Transport-Fahrzeugen ſo eingerichtet werde, um nöthigenfalls auch zum Transporte von Pferden benutzt werden zu können, ſowie dieſelben ferner darauf Bedacht nehmen werden, daß von den Unternehmern eine Anzahl von Wagen in einer Länge von 12 Fuß zum Gebrauche bei der Abſendung der Militär-Effekten bereit gehalten werde. — Rückſichtlich der Beförderungspreiſe für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfniſſe, ſowie Militär-Effekten jeglicher Art, ſoll kein Unterſchied zwiſchen den Militär-Verwaltungen der kontrahirenden Staaten gemacht und von keiner derſelben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen jede Regierung für ihre eigenen Transporte der gedachten Art an die Unternehmer der in ihrem Gebiete belegenen Bahnſtrecke zu entrichten hat.

Die Beſtimmungen der beſtehenden Etappen-Konventionen finden auch in allen denjenigen Fällen unverändert Anwendung, wo die Militär-Verwaltungen es für angemeſſen erachten, ſich der Eiſenbahn zur Beförderung der Truppen zu bedienen.

Artikel 9.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen erklären ſich bereit, unbeſchadet der zwiſchen dem Königl. Preußiſchen Poſt-Departement und der Fürſtl. Thurn- und Taxisſchen General-Poſt-Direktion vertragsmäßig beſtehenden gegenſeitigen Rechte und Verbindlichkeiten, die Unternehmer der in ihren Gebieten belegenen Strecken der in Rede ſtehenden Bahn zu verpflichten:

1) den Betrieb, ſo weit die Natur deſſelben ſolches geſtattet, in die nothwendige Uebereinſtimmung mit den Bedürfniſſen der Poſt-Verwaltung zu bringen;
2) den Transport der Briefe, Gelder und Poſtgüter und der dazu erforderlichen Poſtwagen, in ſoweit nicht in den einzelnen Staaten für deren eigene Poſten den Unternehmern die unentgeltliche Beförderung obliegt, gegen Entrichtung der niedrigſten Frachtpreiſe zu übernehmen und dazu die nöthigen Einrichtungen zu treffen;
3) der Poſt-Verwaltung, um dieſelbe in den Stand zu ſetzen, ſich der Eiſenbahn zur Briefbeförderung bei Tag und Nacht ununterbrochen bedienen zu können, die Befugniß einzuräumen, ſo weit dieſes in Betreff des Briefpoſtdienſtes nöthig werden ſollte, ſich entweder der Betriebsmittel der Unternehmer außer der gewöhnlichen Fahrzeit zur Poſtbeförderung auf der Eiſenbahn gegen angemeſſene

Entſchädigung zu bedienen, oder die Bahn ſelbſt mit eigenen Betriebsmitteln gegen Entrichtung eines nach Maaßgabe der §§. 29, 30 und 31 des preußiſchen Eiſenbahngeſetzes vom 3. November 1838 zu berechnenden Bahngeldes und gegen Vergütung des durch Nachtfahrten etwa erwachſenden höhern Aufwandes zu benutzen. Die Feſtſtellung der zur Erreichung des vorſtehend bezeichneten Zweckes erforderlichen Einrichtungen und Beſtimmungen zwiſchen den verſchiedenen Poſt-Verwaltungen bleibt einer näheren Vereinbarung vorbehalten.

Artikel 10.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen werden dahin wirken, daß von der im Artikel 1 bezeichneten Eiſenbahn eine Eiſenbahn-Verbindung durch den Eiſenachſchen Kreis des Großherzogthums Sachſen-Weimar über Meiningen, Hildburghauſen, Koburg in der Richtung nach Bamberg hin hergeſtellt werde. Auch verpflichtet ſich die Kurfürſtlich-Heſſiſche Regierung, bis zur Beendigung des Baues der Bahn von Koburg nach Kaſſel, von letzterem Orte aus eine Eiſenbahn nach Karlshafen auszuführen. —

Artikel 11.

Die Kurfürſtl. Heſſiſche Regierung ertheilt die Zuſicherung, eine Eiſenbahn von Kaſſel nach Frankfurt a. M. und ſomit eine Verbindung der im Artikel 1 bezeichneten Bahn nach letztgedachtem Orte zu befördern.

Artikel 12.

Für die Transporte der im Artikel 10 und 11 genannten Eiſenbahnen, ſowie anderer, künftig etwa herzuſtellenden Abzweigungen, wird die Aufnahme und — ſo weit thunlich — ununterbrochene Beförderung auf der im Artikel 1 bezeichneten Bahn, unter Vorbehalt der Gegenſeitigkeit, hiermit zugeſichert.

Artikel 13.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen verpflichten ſich, darauf ein wachſames Auge zu haben, daß auf den Bahnhöfen oder in den zur Eiſenbahn gehörigen Gebäuden weder Spielbänke angelegt, noch überhaupt daſelbſt Hazardſpiele irgend einer Art geduldet werden.

Artikel 14.

Gegenwärtiger Vertrag ſoll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechſelung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden ſobald als möglich, ſpäteſtens aber binnen vier Wochen, bewirkt werden. Zu Urkund deſſen iſt derſelbe von den gegenſeitigen Bevollmächtigten vollzogen und beſiegelt worden.

So geſchehen Berlin, den 20. Dezember 1841.

Unterm 2. Februar 1842 wurde hierauf von der Großherzogl. Sachſen-Weimariſchen Regierung folgendes Expropriations-Geſetz erlaſſen:

I. Allgemeine Beſtimmungen.

§. 1.

Geſtattung der Anlage. Bekanntmachung deshalb.

Die Anlegung einer Eiſenbahn im Großherzogthum bedarf Unſerer ausdrücklichen Genehmigung, es möge nun die Bahn auf Staatskoſten oder als Privat-Unternehmen hergeſtellt werden.

Sobald dieſe Genehmigung erfolgt oder die Berechtigung zu einer ſolchen Anlage ertheilt worden iſt, hat Unſer Staats-Miniſterium in dem Regierungsblatte eine Bekanntmachung deshalb zu erlaſſen, in welcher der Plan und die Richtung des

Bahnbaues möglichſt genau beſtimmt, auch der Zeitraum, innerhalb deſſen die Anlage zur Ausführung kommen ſoll, angegeben wird.

Die ſpäter für nothwendig oder für zweckmäßig erkannten Abänderungen des erſten Planes bedürfen ebenfalls Unſerer Genehmigung und ſind in derſelben Weiſe bekannt zu machen.

§. 2.

Ernennung eines Kommiſſars.

Gleichzeitig mit jener erſten Bekanntmachung wird zu den Verhandlungen, welche wegen der Abtretung, Benutzung oder Belaſtung von Grundeigenthum und wegen der Aufgabe damit zuſammenhängender Rechte zum Behufe der Eiſenbahnanlage und der künftig nöthig werdenden Aenderungen oder Erweiterungen derſelben, ſowie wegen der deshalb zu ermittelnden und feſtzuſtellenden Entſchädigung, nothwendig ſind, in jedem betroffenen Kreiſe ein beſonderer Kommiſſar von Uns erwählt und öffentlich benannt werden.

Dieſem Kommiſſar ſind die nöthigen Protokollführer und Hülfsarbeiter beizugeben.

II. Von der Abtretung, Benutzung oder Belaſtung des Grundeigenthums und der Aufgabe anderer Rechte.

§. 3.

1) Verpflichtung.

a. Zur Abtretung von Grundeigenthum.

Iſt die Bekanntmachung (§. 1) erfolgt, ſo darf dem Unternehmer der Eiſenbahn die zu der planmäßigen Ausführung und Unterhaltung, ſowie zu den künftig nöthig werdenden Aenderungen oder Erweiterungen derſelben erforderliche Abtretung von öffentlichem und von Privat-Eigenthum nebſt den darauf befindlichen Gebäuden und andern Zubehörungen, ſowie von andern Rechten und Gerechtigkeiten, nicht verſagt werden, weder für die Bahn ſelbſt, noch für die dazu nothwendigen Werke, Anlagen und Einrichtungen.

Geſetzliche, richterliche, vertragsmäßige oder letztwillige Veräußerungsverbote oder Beſchränkungen ſtehen der Abtretung, welche in Anwendung dieſes Geſetzes erzwungen werden darf, nicht entgegen.

§. 4.

b. Zur Geſtattung einer Benutzung oder Belaſtung.

a. Von demſelben Zeitpunkte an (§. 3) iſt dem Unternehmer gleichmäßig geſtattet, Grundeigenthum ſammt den darauf befindlichen Gebäuden und anderen Zubehörungen, ſowie andere Rechte und Gerechtigkeiten, für die Eiſenbahn und für die dazu gehörenden Werke, Anlagen und Einrichtungen zu benutzen oder mit Dienſtbarkeit zu belaſten.

b. Eine vorübergehende Benutzung oder Belaſtung aber darf nur für die erſte Ausführung der Bahn, einſchließlich der dazu gehörigen Werke, Anlagen und Einrichtungen, gefordert werden, und auch dann nur auf die Dauer von längſtens drei Jahren.

Nach Ablauf dieſer drei Jahre iſt der Eigenthümer des Grundſtücks, deſſen Benutzung für die Bahn noch länger in Anſpruch genommen wird, berechtigt, die eigenthümliche Uebernahme deſſelben von Seiten des Unternehmers zu verlangen.

Eine Verpflichtung, Wohn- oder Wirthſchaftsgebäude nur vorübergehend zu Zwecken der Eiſenbahn zu überlaſſen, findet überall nicht, bei Grundſtücken aber in dem Falle nicht Statt, wenn deren Beſchaffenheit weſentlich und bleibend verändert werden ſollte.

§. 5.

Umfang dieſer Verpflichtung.

a. Ueberhaupt.

Das Recht, Abtretungen zu verlangen, erſtreckt ſich auf Grundſtücke, welche erforderlich ſind:

1) zu der Bahn ſelbſt, zu deren Einfriedigung und Sicherſtellung, zu den Ausweichſtellen, Auffahrten und Abfahrten, zu den Aufſeher- und Wärterwohnungen;
2) zu den Bahnhöfen, den Stationsplätzen und überhaupt allen, dem zweckmäßigen und guten Transportbetriebe dienenden Einrichtungen;
3) zu der Unterbringung oder Gewinnung von Erde, Sand, Schutt, Steinen, in ſofern deshalb die vorübergehende Benutzung der Grundſtücke (§. 4) nicht für hinreichend oder nicht für zuläſſig erkannt wird;
4) zu den in dem öffentlichen Intereſſe, in Folge der Eiſenbahnanlage, herzuſtellenden Straßen, Wegen, Brücken und Einrichtungen;
5) zu den Straßen, Wegen, Brücken und Anlagen, welche die Verbindung oder Vereinigung der Bahnhöfe mit Städten oder andern Ortſchaften bezwecken.

Wenn der Unternehmer ein abgetretenes Grundſtück ganz oder zum Theil binnen Jahresfriſt, nach Eröffnung der Bahn, weder zu dieſer ſelbſt, noch zu den Zubehörungen derſelben verwendet oder ſolches wohl gar an Dritte zu Privatzwecken wieder zu veräußern beabſichtigt, ſollen der urſprüngliche Eigenthümer oder deſſen Erben das Wiederankaufsrecht gegen verhältnißmäßige Erfüllung der Leiſtungen, welche bei der Expropriation eingetreten waren, ausüben können und zu dieſem Zwecke der Unternehmer dem urſprünglichen Eigenthümer die Zurücknahme des fraglichen Grundſtücks anbieten.

Wird die Berechtigung auf Abtretung für den unter Nr. 5 bezeichneten Zweck einer Gemeinde (Stadt- oder Dorfgemeinde) oder einer Privatperſon von Uns verſtattet, ſo iſt ebenfalls nach gegenwärtigem beſondern Geſetze, nicht nach dem Nachtrage zu dem allgemeinen Regulative über den Bau, die Beſſerung und die Unterhaltung der Straßen vom 5. Februar 1836 (Regierungsblatt vom Jahre 1836, S. 105) zu verfahren.

§. 6.

b. Wenn nur Theile eines Ganzen in Anſpruch genommen werden.

Wenn nur Theile eines Vermögensgegenſtandes in Anſpruch genommen werden, darf deſſen Eigenthümer die Abnahme des Ganzen in folgenden Fällen verlangen:

1) wenn ein Gebäude theilweiſe abgetreten werden ſoll;
2) wenn ein zu einem Gebäude gehöriger und unmittelbar daneben gelegener Garten oder Hofraum oder anderer, den Bewohnern des Gebäudes vorzugsweiſe nutzbarer Platz ganz oder auch nur theilweiſe Gegenſtand des Anſpruches iſt;
3) wenn dieſer Anſpruch auf Eins von mehreren zu demſelben Gewerbs- oder landwirthſchaftlichen Betriebe gehörenden oder zu einer andern gemeinſchaftlichen Benutzung beſtimmten Gebäuden oder einen dazu gehörigen Platz gerichtet iſt

und durch Abſonderung des angeſprochenen Theiles die Fortſetzung des Betriebes oder der bisherigen Benutzung unmöglich machen würde;

4) wenn bei der Abtretung eines Theiles von andern, unter 1), 2) und 3) nicht begriffenen Grundſtücken der übrig bleibende Theil nicht über einen Viertel-Acker weimariſchen Maaßes beträgt und nach dem Urtheile Sachverſtändiger (§. 26) von dem bisherigen Eigenthümer zweckmäßig nicht mehr benutzt werden kann;

5) wenn durch Abtretung einer Berechtigung das Grundeigenthum, zu deſſen Vortheil ſie beſteht, für ſeine Beſtimmung unbrauchbar wird.

§. 7.

c. Mit vorläufiger Beſchränkung des Eigenthums.

Beabſichtigt ein Eiſenbahn-Unternehmer, auf Grund des von Unſerm Staats-Miniſterium bekannt gemachten Planes, Grundeigenthum oder Gerechtſame zum Zwecke des Bahnenbaues zu erwerben oder zu benutzen, ſo darf er ſeine Abſicht, mit gleichzeitiger Benachrichtigung des Kommiſſars (§. 2), bei dem Gerichte der gelegenen Sache zur Anzeige bringen, damit es den Eigenthümern und Inhabern der in Anſpruch genommenen Gegenſtände vorläufig bekannt gemacht, auch für den Fall etwaiger Beſitzveränderungen innerhalb des nächſten Jahres (§. 8) gerichtlich vorgemerkt werde. Mit einer ſolchen Anzeige hat der Unternehmer, wenn er nicht ſelbſt in demſelben Kreiſe wohnt, die Beſtellung und genügende Rechtfertigung eines hier wohnenden Bevollmächtigten zu verbinden.

§. 8.

Iſt eine derartige Anzeige (§. 7) geſchehen, ſo darf innerhalb eines Jahres, ohne Zuſtimmung des Eiſenbahn-Unternehmers oder ſeines Bevollmächtigten, auf dem in Anſpruch genommenen Grundſtücke weder ein Neubau begonnen oder fortgeſetzt, noch eine andere, die dereinſtige Entſchädigungsforderung erhöhende Maaßregel getroffen werden. Dieſe Beſchränkung des Eigenthums gilt auch von der gewöhnlichen Feldbeſtellung — Beſtellung des Grundſtücks.

§. 9.

Die aufgelegte Beſchränkung (§. 8) fällt weg, wenn das Jahr verlaufen und die Abtretung unentſchieden geblieben iſt. Eine wiederholte Beſchränkung findet nicht Statt.

III. Von der Entſchädigung für die Abtretung des Grundeigenthums und die Aufgabe anderer Rechte.

§ 10.

Recht auf Entſchädigung.

Ein Jeder, welcher, nach Maaßgabe des gegenwärtigen Geſetzes, Grundeigenthum ſammt Zubehör oder andere Rechte und Gerechtigkeiten abtreten, die Benutzung oder Belaſtung des Grundeigenthums geſtatten oder der freien Verfügung über daſſelbe (§. 8) ſich enthalten muß, darf für alle daraus entſtehende Vermögensnachtheile vollſtändige Entſchädigung verlangen. Darunter iſt inſonderheit Erſatz des vollen Werthes zu verſtehen, welchen der in Frage kommende Gegenſtand nach den ortsüblichen Preiſen zur Zeit der Abtretung und Ueberlaſſung hat, ſammt allem Schaden, welcher dem Eigenthümer in Beziehung auf Lage, Nahrung oder Gewerbsbeſtimmung, auf unvorhergeſehene Unterbrechung des Beſitzſtandes, auf andere Verhältniſſe, auf eintretende Werthsverminderung des etwa übrig bleibenden Theiles erwächſt. Rückſichtlich der einſtweiligen Benutzung eines Grundſtücks und der dafür zu leiſtenden

Entſchädigung ſind die ortsüblichen Pachtpreiſe zum Grunde zu legen, jedoch auch mit Berückſichtigung des beſondern Nachtheils, welcher für den Eigenthümer nach ſeinen Verhältniſſen aus dieſer Benutzung entſteht.

Bei Gebäuden und andern Anlagen, welche, ihrer Lage und Einrichtung nach, zum Vergnügen des Eigenthümers gereichen und eigens zu dieſem Behufe eingerichtet worden ſind, iſt der Verluſt des Gebrauchs zu dieſem Zwecke mit als Gegenſtand der Entſchädigung anzuſehen, und es muß darauf, wenn der Eigenthümer es verlangt, bei Beſtimmung der Entſchädigung nach billigem Ermeſſen mit Rückſicht genommen werden, ſofern nicht aus der Oertlichkeit hervorgeht, daß der Eigenthümer durch Verwendung der ihm für das Gebäude oder Grundſtück, ihrer Würdigung nach, zu gewährenden Abtretungsſumme, ſich dieſelbe Annehmlichkeit auf einem andern Platze zu verſchaffen im Stande iſt.

§. 11.
Pretium affectionis und Werthserhöhung durch die Eiſenbahn ſelbſt.

Das ſogenannte pretium affectionis, ſo wie Vortheile, welche erſt durch die von dem Unternehmer der Eiſenbahn beabſichtigte Anlage und den Bau derſelben für das zu veräußernde oder zu benutzende Grundſtück entſtehen, ſind bei der Entſchädigung nicht mit in Anſchlag zu bringen. Aber eben ſo wenig kommt bei theilweiſer Abtretung die Werthserhöhung, welche für den zurückbleibenden Theil durch die Anlage etwa mittelbar oder unmittelbar entſteht, bei der Entſchädigung für den abzutretenden Theil in Auf- und Abrechnung.

§. 12.
Andere Beſchränkungen.

Wird der vorläufigen Anzeige und der Beſtimmung im §. 8 zuwider gehandelt, ſo iſt die daraus entſtehende Entſchädigungsforderung, wenn die angezeigte Abſicht des Unternehmers zur Ausführung kommt, nur in ſo weit zu berückſichtigen, als jene Handlung den Werth des in Anſpruch genommenen Gegenſtandes für die Eiſenbahnanlage ſelbſt erhöht hat. Dagegen gebührt, auch wenn die angezeigte Abſicht nicht zur Ausführung kommt, den Betheiligten vollkommene Entſchädigung wegen aller Vermögensnachtheile, welche die herbeigeführte Beſchränkung (§. 8) ihnen verurſacht hat.

§. 13.
Zeit der Entſchädigung.

Die Entſchädigung, welche für die Abtretung eines Grundſtücks, die Aufgabe eines Rechtes, die Einräumung einer Befugniß verlangt werden darf, iſt **vor** der Abtretung, Aufgabe oder Einräumung zu leiſten, nur mit folgenden Ausnahmen und näheren Beſtimmungen:

1) Iſt ein unwiederbringlicher Nachtheil mit dem Verzuge verbunden, worüber Unſer Kommiſſar und in zweiter Inſtanz Unſere Landesdirektion zu entſcheiden hat, ſo darf der Eiſenbahnunternehmer fordern, daß ihm der in Anſpruch genommene Gegenſtand ſchon vor erfolgter Ausmittelung des Entſchädigungsbetrages überwieſen werde. Es iſt aber in einem ſolchen Falle das Verfahren zur Ermittelung der Entſchädigung ſofort einzuleiten und ohne allen Verzug — in der Regel binnen ſechs Wochen — zu beendigen, auch dem Entſchädigungsbetrage die Verzinſung mit Vier vom Hundert jährlich, vom Tage der geſchehenen Ueberweiſung an, hinzuzufügen.

2) Dieſelbe Beſtimmung wegen ſofortiger Ueberlaſſung findet alsdann Anwendung, wenn die Benutzung oder Belaſtung fremden Eigenthumes für einen vorübergehenden Zeitraum in Anſpruch genommen wird und der Entſchädigungsbetrag ſich vorher mit Gewißheit gar nicht ausmitteln läßt. Erſtreckt ſich aber dieſer Zeitraum über die Dauer eines halben Jahres hinaus, ſo darf der Entſchädigungsberechtigte verlangen, daß ſogleich nach Ablauf eines jeden Halbjahres, in welchem das zur Schadloshaltung verpflichtende Verhältniß Statt gefunden hat, die Feſtſtellung und Zahlbarmachung der Entſchädigung erfolge.

3) Dieſe Vorſchrift tritt beſonders auch dann in Wirkſamkeit, wenn es erforderlich iſt, einſtweilen einen Weg über fremdes Grundeigenthum zu leiten, oder Material zur Eiſenbahnanlage in fremdem Grundeigenthume zu gewinnen.

§. 14.

Wenn Grundſtücke, welche zum Zwecke der Eiſenbahnanlage abgetreten, mit Dienſtbarkeiten beſchwert oder vorübergehend benutzt werden, verpachtet ſind und die Folgen der Abtretung, Beſchwerung oder eingeräumten Benutzung zunächſt den Pächter treffen, ſo gebühren dieſem, dem Pächter, in ſoweit der Pachtvertrag nicht ein Anderes beſtimmt, für die Dauer ſeiner Pachtzeit diejenigen Einkünfte, welche der Verpachter, ſei es durch Vergleichung oder durch geſetzliche Feſtſtellung, als Entſchädigung erwirbt.

Hiernach hat der Pächter lediglich zu erhalten:

a. die für die vorübergehende Benutzung eines verpachteten Grundſtücks erfolgende Entſchädigung in ſoweit, als dieſelbe für die entbehrte oder beſchränkte Nutzung während der Pachtzeit bezahlt wird;

b. von dem für die Abtretung oder immerwährende Benutzung des Pachtgegenſtandes erlangten Entſchädigungskapitale die Zinſen zu $3\frac{1}{2}$ Prozent auf das Jahr.

Dem Pächter ſteht wegen dieſer Befugniſſe ein Anſpruch auf Befriedigung oder Sicherſtellung gegen den Verpächter zu, nicht gegen den Eiſenbahnunternehmer oder die Eiſenbahnverwaltung. Wird aber der ganze Gegenſtand einer Pachtung in Anſpruch genommen, entweder, weil er ganz dazu nöthig iſt, oder in Folge der Beſtimmung im §. 6, ſo iſt der Pachtvertrag als aufgelöſt zu betrachten. Dem Pächter gebührt jedoch in dieſem Falle eine billige, von dem Kommiſſar zu beſtimmende und von dem Unternehmer der Eiſenbahn zu leiſtende Entſchädigung für den von ihm nachzuweiſenden, aus der früheren Aufhebung der Pachtung für ihn hervorgehenden Schaden.

§. 15.

Ein jeder an Straßen, Wegen und Brücken den Gemeinden oder Privaten erweislich durch die Schuld des Unternehmers zugefügte Schaden muß, nach vorheriger Ermittelung des Antrags durch den Kommiſſar, von dem Unternehmer vergütet werden, mit Ausnahme des Falles, wo von letzterem Wegegeld oder Brückengeld von Seiten der Beſitzer erhoben worden iſt.

Auch hat der Unternehmer die für ungeſtörte Kommunikation von beiden Seiten der Bahn nöthigen Brücken, Durchgänge, Waſſerzüge, Untergänge und Treiben (Uebertriftungen) auf ſeine Koſten herzuſtellen, und ſofern ſie ſich im Bereiche der Eiſenbahn befinden, oder ſofern und ſoweit den Betheiligten daraus eine neue oder erhöhte Beläſtigung erwächſt, zu unterhalten. Gleiche Verbindlichkeit liegt ihm auch ob, rückſichtlich aller und jeder Umſtellungen, welche in Folge der Eiſenbahnanlage für die öffentliche Sicherheit und Sicherheit des Einzelnen nöthig ſind.

IV. Von dem Verfahren und der Entſcheidung, um die Abtretungen u. ſ. w. und die Entſchädigungen feſtzuſtellen.

§. 16.

1) Frage über die Abtretung u. ſ. w.

a. Verſuch zur Güte.

In jedem einzelnen Falle iſt die Frage, ob und in welchem Umfange die Abtretung, Benutzung oder Belaſtung des Grundeigenthums ſammt Zubehör, oder die Aufgabe anderer Rechte nach Maaßgabe des bekanntgemachten Planes Statt finden ſoll, wo möglich durch eine gütliche Vereinbarung zu erledigen. Auf den Antrag des Unternehmers und unter Theilnahme deſſelben hat Unſer Kommiſſar (§. 2) eine ſolche Vereinbarung mit ſämmtlichen Betheiligten oder in beſonderer Unterhandlung mit den einzelnen zu verſuchen, auch dieſen Verſuch nach Befinden darauf zu erſtrecken, daß die weitere Frage über die Entſchädigung (§. 10 u. ff.) gleichzeitig und umfaſſend (§. 24 a. E.) mit abgethan werde.

§. 17.

b. Entſcheidung.

Kommt eine gütliche Vereinbarung über jene erſte Frage (§. 16) nicht zu Stande, ſo hat Unſer Kommiſſar zunächſt über dieſelbe allein zu entſcheiden, wenn zuvor die Betheiligten, ſo weit es nicht ſchon bei dem Güteverſuche vollſtändig geſchehen iſt, mit ihrer Erklärung und ihren Einwendungen gehört worden ſind. Gegen den Ausſpruch des Kommiſſars findet eine Berufung an Unſere Landesdirektion Statt, welche jedoch, vorbehaltlich neuer Gründe im Laufe des Baues ſelbſt, an die Nothfriſt von 10 Tagen, von Zeit der eröffneten kommiſſariſchen Entſcheidung an, gebunden iſt.

§. 18.

2) Frage über die Entſchädigung.

Sobald es feſtſteht, daß und wo eine Abtretung, Benutzung oder Belaſtung des Grundeigenthums oder die Aufgabe anderer Rechte eintreten muß, hat Unſer Kommiſſar weiter zu verſuchen, ob ſich nicht die Anſprüche auf Entſchädigung überhaupt und der Betrag der zu leiſtenden Entſchädigung im Wege der Güte feſtſtellen laſſe, wenn und ſoweit dieſes nicht bereits in dem erſten Theile der von ihm einzuleitenden Verhandlungen (§. 16) hat geſchehen können. Auch iſt über diejenigen Anſprüche, bei welchen dieſer Verſuch zur Güte ohne den beabſichtigten Erfolg bleibt, eine kommiſſariſche Entſcheidung vorzubereiten und zu begründen.

§. 19.

Aufforderung der Betheiligten.

Zu dieſem Zwecke hat der Kommiſſar 1) vor allen Dingen das Verzeichniß der durch die Eiſenbahn betroffenen Grundſtücke und der darauf haftenden Rechte, durch beglaubigte Auszüge aus dem Kataſter, zu vervollſtändigen und ſodann 2) alle Diejenigen, welche eine Entſchädigung in Anſpruch nehmen zu dürfen meinen, zur Angabe und Klarmachung ihrer Anſprüche aufzufordern. Ausgenommen hiervon ſind nur ſolche Betheiligte, mit welchen ein Abtretungs- und Entſchädigungsvertrag bereits erſchöpfend und bindend zu Stande gebracht worden iſt.

§. 20.

Durch eine Vorladung.

Die Aufforderung (§. 19) geſchieht mittelſt einer öffentlich bekannt zu machen-

den Vorladung, welche außerdem an die dem Kommiſſar aus dem erſten Theile ſeiner Verhandlung und aus dem Kataſter bekannten, nicht ausgenommenen (§§. 16, 17 und 19) Intereſſenten durch die Vermittelung ihrer Gerichtsobrigkeit beſonders zu richten iſt. Die letzteren, ſchon bekannten Intereſſenten werden unter der Verwarnung vorgeladen, daß bei ihrem Ausbleiben und deſſenungeachtet mit der Expropriation, nach Befinden gegen die von dem Eiſenbahn-Unternehmer dargebotene Entſchädigung, werde verfahren werden; die übrigen, nicht bekannten Intereſſenten aber ſind mit dem Verluſte ihrer nicht angemeldeten Rechte und Entſchädigungsanſprüche zu bedrohen.

Späterhin durch die Bahnanlage erſt entſtehende Entſchädigungsanſprüche werden durch dieſes Verfahren nicht ausgeſchloſſen, ſondern ſind für ſich wieder in gleicher Weiſe zu ermitteln und feſtzuſtellen.

§. 21.
Bekanntmachung derſelben.

Die öffentliche Vorladung iſt in allen untern Gerichtsſtellen (Aemtern, Stadtgerichten, Patrimonialgerichten), deren Bezirke durch den beabſichtigten Bahnenzug und durch die damit zuſammenhängenden Anlagen getroffen werden, anzuſchlagen, auch in dem amtlichen Nachrichtsblatte des Kreiſes zu zwei verſchiedenen Malen bekannt zu machen.

§. 22.
Anſetzung eines Termins.

In der Vorladung, der allgemeinen öffentlichen und der abſonderlichen (§. 20), iſt, unter Angabe des Zweckes und bezüglich unter genauer Bezeichnung der von der Eiſenbahn getroffenen Gegenſtände, ein Termin zur Verhandlung der Sache anzuſetzen, und zwar nach Befinden und Ermeſſen des Kommiſſars von Bezirk zu Bezirk alſo getheilt, daß nicht muthmaßlich zu viele Anſprüche an einem Tage zur Anmeldung und Erörterung kommen, auch die Betheiligten rückſichtlich der Entfernung ihres Wohnortes von dem Orte der Verhandlung möglichſt geſchont werden.

Der Termin iſt mindeſtens vier Wochen hinauszuſtellen, welche nicht vom Tage der Ausfertigung, ſondern vom Tage der wirklich erſcheinenden Bekanntmachung in dem öffentlichen Nachrichtsblatte zu berechnen ſind.

Eines Ausſchlußbeſcheides gegen die nicht angemeldeten Anſprüche bedarf es nicht.

§. 23.
Theilnahme des Unternehmers.

Der Eiſenbahn-Unternehmer iſt verpflichtet, perſönlich oder durch einen genügend gerechtfertigten Bevollmächtigten an den Verhandlungen in dem Termine Theil zu nehmen. Er ſoll deshalb von der Anſetzung des Termins — wenigſtens drei Wochen vorher — durch den Kommiſſar ſchriftlich benachrichtigt werden. Im Falle des Ausbleibens oder des nicht genügenden Erſcheinens hat derſelbe die ſämmtlichen Koſten eines zweiten Termins ſammt den Reiſe- und Zehrungskoſten der wirklich Betheiligten zu tragen und zu erſetzen.

§. 24.
Verfahren im Termine.

In dem Termine hat der Kommiſſar jeden zur Anmeldung kommenden Entſchädigungsanſpruch durch Vernehmung der Betheiligten und durch Prüfung der Beweis-

mittel feſtzuſtellen und hieran einen, bezüglich wiederholten Güteverſuch (§§. 17 u. 18) zu reihen.

Haften auf den abzutretenden Gegenſtänden ausdrückliche Hypotheken oder andere eingetragene oder vorgemerkte Rechte, worüber ſich der Kommiſſar durch Benehmungen mit den Gerichtsſtellen in Kenntniß zu ſetzen hat, ſo bedarf eine Vereinbarung über den Betrag der Entſchädigung auch der Zuſtimmung der hypothekariſchen Gläubiger, ſofern dieſelben nicht vollkommen befriedigt werden, und der übrigen Berechtigten.

Melden ſich ſolche Berechtigte in dem anberaumten Termine nicht, ſo verlieren ſie zwar ihre Anſprüche gegen den Eiſenbahn-Unternehmer, nicht aber ihre Entſchädigungsanſprüche an den früheren Eigenthümer der abzutretenden Grundſtücke.

§. 25.

Abſchätzung.

In ſoweit eine gütliche Vereinbarung nicht erreicht wird, iſt die zu leiſtende Entſchädigung durch **Abſchätzung** zu ermitteln.

§. 26.

Durch Sachverſtändige.

Die Abſchätzung geſchieht durch drei der Oertlichkeit und des abzuſchätzenden Gegenſtandes kundige Sachverſtändige. Das Juſtizamt des Bezirks, welchen die Eiſenbahn berührt, hat nämlich dem Kommiſſar ſechs Perſonen aus ſeinem Bezirke, und namentlich aus der Nähe der zu veranſchlagenden Grundſtücke, mit Ausſchluß der Bewohner desjenigen Ortes, in deſſen Flur die Grundſtücke liegen, zu Taxatoren der Feldgrundſtücke vorzuſchlagen, um daraus drei auswählen zu können. Die etwa voraus nöthige Meſſung eines abzutretenden Grundſtücks iſt immer durch einen verpflichteten Feldmeſſer vorzunehmen.

§. 27.

Verpflichtung und Belehrung der Sachverſtändigen; Fragſtücke.

Die gewählten Sachverſtändigen ſind von dem Kommiſſar für das Geſchäft beſonders und eidlich zu verpflichten, auch über die Vorſchriften des Geſetzes, vornämlich über die in dem gegebenen Falle einſchlagenden Beſtimmungen der §§. 10—14 genau zu verſtändigen, nach Befinden ſchriftlich zu belehren. Daneben darf der Kommiſſar verſtatten, daß die Betheiligten beſondere Fragſtücke, über deren Zuläſſigkeit er jedoch, auf Grund des gegenwärtigen Geſetzes, voraus noch zu entſcheiden hat, zur Beantwortung mit vorlegen.

§. 28.

Gutachten.

Jeder Sachverſtändige iſt ſchuldig, ſein Gutachten abgeſondert und mit Gründen unterſtützt dem Kommiſſar abzugeben, entweder ſchriftlich oder auf Erfordern des Kommiſſars mündlich zum Protokoll.

§. 29.

Verſchiedenheit derſelben.

Zeigt ſich eine erhebliche Verſchiedenheit in den Anſichten und Werthsangaben der Sachverſtändigen, ſo darf der Kommiſſar eine gemeinſchaftliche weitere Berathung derſelben anordnen, wobei von ihm auch Gutachten anderer bewährter Landwirthe,

Baugewerke u. ſ. w. zur Aufklärung der Sache beigebracht und zu geeigneter Berückſichtigung mit vorgelegt werden mögen.

§. 30.

Kommiſſariſche Entſcheidung.

Haben die drei Sachverſtändigen (§. 26) hierauf die Werthsangaben für jeden einzelnen Entſchädigungsfall beſtimmt zu den Akten erklärt, ſo iſt von dem Kommiſſar, auf Grund dieſer Verhandlungen und des aus jenen Angaben zu berechnenden Durchſchnitts, die Entſchädigung ihrem Betrage nach feſtzuſtellen und die hierüber getroffene Beſtimmung den Entſchädigungsberechtigten ſowohl, als dem Eiſenbahn-Unternehmer, zu eröffnen.

§. 31.

Berufung an die Landes-Direktion.

Bei dieſer Feſtſtellung hat es ſein Bewenden, es wäre denn, daß von einem Betheiligten eine Nichtbeachtung des gegenwärtigen Geſetzes oder ein Rechnungsfehler geltend gemacht werden könnten, in welchem Falle gegen den Ausſpruch des Kommiſſars binnen zehn Tagen, von der geſchehenen Eröffnung an, Berufung an Unſere Landes-Direktion Statt findet, um nach Befinden eine Berichtigung des Rechnungsfehlers oder eine Wiederholung und Verbeſſerung des geſetzlichen Abſchätzungsverfahrens zu erlangen.

§. 32.

Nachgelaſſener Rechtsweg.

Die Betretung des Rechtsweges — Klage vor den Juſtizbehörden, der kommiſſariſchen Entſcheidungen (§. 17 und §. 30) ungeachtet — iſt **nur** auf Seiten der Entſchädigungsberechtigten, und auch für dieſe nur in zwei Fällen zuläſſig:

1) wenn der Eigenthümer eines theilweiſe in Anſpruch genommenen Gegenſtandes den ihm nach §. 6 etwa zuſtehenden Anſpruch darauf, daß die Expropriation auf das Ganze erſtreckt werde, gegen den Eiſenbahn-Unternehmer verfolgen;
2) wenn ſich der Berechtigte mit der von dem Kommiſſar feſtgeſetzten Entſchädigung (§. 30) nicht begnügen, ſondern eine höhere ausführen will.

Die Erklärung, den Rechtsweg betreten zu wollen, tritt an die Stelle der nachgelaſſenen Berufung an die Landes-Direktion (§. 17 und §. 31), muß alſo ebenfalls binnen der zehntägigen Nothfriſt ausgeſprochen und ſodann binnen einer zweiten Nothfriſt von dreißig Tagen durch Anſtellung der Klage bethätigt werden.

Der Kläger und der Beklagte haben in einem ſolchen Falle das Juſtizamt, in deſſen Bezirke der fragliche Gegenſtand gelegen iſt, als das Gericht erſter Inſtanz anzuerkennen.

Die nach den Vorſchriften dieſes Geſetzes vor der Verwaltungsbehörde aufgenommenen Ermittelungen können bei dem Prozeſſe als antizipirte Beweiſe in Betracht kommen.

Wird aber bei der gerichtlichen Ausführung die Abhörung von Sachverſtändigen, Werthſchätzern und dergleichen erforderlich, ſo ſind dieſelben, wenn die Betheiligten ſich über die Wahl nicht einigen können, von dem Prozeßgerichte auszuwählen.

Die Ausführung der Expropriation ſelbſt in dem vom Kommiſſar beſtimmten Umfange und gegen einſtweilige Zahlung der von dieſem beſtimmten Summe kann durch die angekündigte Klage und Ausführung vor Gericht in keiner Weiſe aufgehalten werden.

V. Von Auszahlung der Entſchädigung.

§. 33.
Friſt und Ort der Zahlung.

Die durch Vergleich oder Entſcheidung feſtgeſtellte Entſchädigungsſumme iſt von dem Eiſenbahn-Unternehmer ſpäteſtens binnen vier Wochen, von Zeit des Vergleiches oder der geſchehenen Eröffnung an, bei dem Gerichte der gelegenen Sache auszuzahlen.

Dieſe Gerichtsſtelle iſt deshalb durch den Kommiſſar von dem Gegenſtande der Entſchädigung, von dem Entſchädigungsberechtigten und von dem Betrage der Entſchädigungsſumme zeitig in Kenntniß zu ſetzen.

§. 34.
Ueberweiſung des Gegenſtandes der Entſchädigung.

Iſt die Entſchädigungsſumme ausgezahlt (§. 33), ſo darf der Eiſenbahn-Unternehmer verlangen, daß ihm der abzutretende Gegenſtand — nöthigenfalls durch die Juſtizbehörde — überwieſen oder die in Anſpruch genommene Benutzung oder Belaſtung fremden Eigenthumes zugeſtanden werde.

§. 35.
Berückſichtigung hypothekariſcher Forderungen.

Haften auf einem ganz oder theilweiſe abgetretenen Grundſtücke Forderungen, für welche mit gerichtlichem Konſenſe Hypothek beſtellt iſt, ſo hat das Gericht den Gläubiger von der Abtretung in Kenntniß zu ſetzen und ihm, wenn derſelbe es verlangt, die Entſchädigungsſumme auszuzahlen, ſo weit ſie den Betrag ſeiner Forderung nicht überſteigt.

§. 36.
Auszahlung an die Eigenthümer.

Die nach der Berichtigung der hypothekariſchen Forderungen übrig bleibende Summe der Entſchädigung, ingleichen die Entſchädigungsgelder, welche der hypothekariſche Gläubiger freigegeben hat, oder auf welchen eine gerichtliche Hypothek überhaupt nicht haftet, ſind von dem Gerichte dem Eigenthümer unverzüglich auszuzahlen, ſofern nicht etwa darauf von andern Gläubigern in rechtsgültiger Weiſe Beſchlag gelegt worden iſt. Nur bei unberückſichtigt gebliebenen Veräußerungsverboten (§. 3) findet eine Ausnahme hiervon in der Weiſe Statt, daß die Entſchädigungsſumme ganz an die Stelle des erwähnten Gegenſtandes tritt, alſo auf Antrag des dadurch Berechtigten bei Gericht niederzulegen und verzinslich auszuleihen iſt.

VI. Von den Laſten und Abgaben der abzutretenden Grundſtücke.

§. 37.
Uebergang auf den Eiſenbahn-Unternehmer.

Steuern, Dienſtbarkeiten, Erbzinſen, Lehngelder und andere dingliche Laſten gehen mit den abzutretenden Grundſtücken auf den neuen Eigenthümer, den Eiſenbahn-Unternehmer, über, jedoch in ſofern, als die Laſten theilbar ſind, bei theilweiſer Abtretung nur in dem Verhältniſſe des abzutretenden Theiles zu dem zurückbleibenden Theile.

Der Kommiſſar hat auch deshalb, unter Mitwirkung der Juſtizbehörde, das Nöthige einzuleiten.

§. 38.

Ablöſung der mit der Eiſenbahn-Anlage unvereinbaren Laſten.

Sind ſolche dingliche Laſten, welche auf dem abzutretenden Grundſtücke haften, mit dem Zwecke der beabſichtigten Anlage nicht vereinbar, oder wird die Ablöſung von den Berechtigten erlangt, ſo müſſen ſie von dem Eiſenbahn-Unternehmer, durch vollſtändige Entſchädigung des Berechtigten, abgelöſt werden.

Die Entſchädigungsſumme iſt durch das in gegenwärtigem Geſetze beſtimmte Abſchätzungsverfahren zu ermitteln.

VII. Von den Koſten.

§. 39.

Verbindlichkeit zur Zahlung der Koſten.

Alle durch die Abtretung, Benutzung oder Belaſtung von Grundeigenthum nebſt Zubehör zum Behufe einer Eiſenbahnanlage und durch das Abſchätzungsverfahren entſtehende Koſten und Auslagen, mit Einſchluß der vorkommenden Depoſiten-Gebühren, ingleichen die Diäten und Transportkoſten für den zu beſtellenden Kommiſſar und deſſen nöthige Hülfsarbeiter, hat der Eiſenbahn-Unternehmer zu tragen, ſofern nicht, was die eigentlichen Sporteln betrifft, ihm eine Befreiung deshalb von Uns zugeſtanden wird, in welchem Falle dieſe außer Anſatz bleiben.

§. 40.

Ausnahmen.

Nur wenn der Entſchädigungsberechtigte eine Berufung gegen die Verfügung des Kommiſſars eingewendet hat, welche für unbegründet erachtet werden muß, ſind die Koſten ihm zuzuerkennen; und bei Betretung des Rechtsweges (§. 32) unterliegt auch der Koſtenpunkt dem richterlichen Urtheile.

§. 41.

Berechnungsweiſe der Koſten.

Die Koſten und Auslagen ſind nach dem Geſetze einer allgemeinen Sportel- und Gebührentaxe vom 1. Dezember 1840 anzuſetzen und zu erheben.

Gegenwärtiges Geſetz iſt durch das Regierungsblatt zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Urkundlich iſt dieſes Geſetz von Uns vollzogen und mit Unſerm Großherzoglichen Staatsſiegel bedruckt worden.

So geſchehen und gegeben Weimar den 2. Februar 1842.

Dieſem Geſetze folgte ein ähnliches unterm 28. April 1842 von der Herzoglich Sachſen-Gothaiſchen Regierung und war ſomit der Grunderwerb für die Bahnlinie ſicher geſtellt.

In Folge des angeführten Staatsvertrages vom 20. Dezember 1841 bildeten ſich nun für die Bahnabtheilung von Halle bis zur Kurheſſiſchen Grenze in jeder der neun Städte, welche auf dieſer Bahnſtrecke berührt werden, nämlich: Halle, Merſeburg, Weißenfels, Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha und Eiſenach, kleinere Komités, welche ſich alsdann am

26. März 1842 in einer zu Erfurt gehaltenen Verſammlung vereinigten, um über die weitere Konſtituirung der Geſellſchaft zu berathen. Nach angehörtem Vortrage über das bisherige Wirken der Komités, wie über die Aufbringung des erforderlichen Anlagekapitals und die muthmaßliche Rentabilität der Bahn, wurde der Beſchluß gefaßt, das Unternehmen mit allen Kräften fortzuſetzen, zu welchem Ende an die Hohen Staats-Regierungen Anträge auf detaillirte Veranſchlagungen gemacht und mit der Anmeldung des Vorhabens zugleich das Geſuch um Unterſtützung Seitens der Hohen Gouvernements verbunden wurden. — Zu gleicher Zeit fand von Seiten der Aktionäre nach Stimmenmehrheit die Wahl eines Ausſchuſſes Statt, welcher die fernere Leitung der Geſchäfte zu beſorgen hatte.

Im Ganzen wurden bis zu dieſer Zeit etwa 557200 Thlr. gezeichnet; hiervon kamen auf Weimar, mit Apolda und Eiſenach, 210000 Thlr., auf Halle (einſchl. der von der Stadt gezeichneten 30000 Thlr.) 146200 Thlr., auf Naumburg 70000 Thlr., auf Erfurt 70000 Thlr., auf Weißenfels 31000 Thlr., auf Merſeburg 30000 Thlr., wobei auf die von Gotha verſprochene Unterſtützung noch nicht Rückſicht genommen iſt.

Zur weitern Betreibung der Angelegenheit waren im Namen der bei dem Unternehmen betheiligten preußiſchen Städte Deputirte nach Berlin geſchickt, wo ſie ſich der huldreichſten Aufnahme beim Könige zu erfreuen hatten. Der Erfolg dieſer Schritte war, daß der König die erbetene Vermeſſung und Veranſchlagung des dieſſeitigen Territoriums von Halle bis zur kurheſſiſchen Grenze auf Staatskoſten vornehmen zu laſſen bewilligte, im Fall auch die übrigen betheiligten Regierungen zu gleicher Betheiligung auf ihren Gebietstheilen ſich verſtehen würde.

Da nun von Seiten Weimars die Bereitwilligkeit zur Uebernahme der Vermeſſungskoſten auf Staatsrechnung bereits ausgeſprochen und von Seiten Gothas daſſelbe in kurzer Zeit ebenfalls geſchah, ſo wurden im März 1843 die Vorarbeiten begonnen und unter Leitung der von den betheiligten Regierungen hierzu gewählten Techniker ohne Unterbrechung fortgeſetzt.

Die Reſultate dieſer Unterſuchung waren folgende: In der erſten Abtheilung der Bahnlinie, von Halle bis an die weimariſche Grenze bei Großheeringen, ſchienen die Fluthverhältniſſe des Saalſtroms dem Bau einer Eiſenbahn Schwierigkeiten entgegenzuſtellen, allein es gelang, eine ganz bauwürdige Linie aufzufinden, wodurch auch bei Köſen die Anlegung eines Tunnels, welchen man früher für nöthig hielt, beſeitigt wurde. In der zweiten Abtheilung, von Großheeringen über Weimar bis an die Grenze des Regierungsbezirks Erfurt, beſtätigte ſich zwar die Nothwendigkeit, zur Einhaltung der zuläſſigen Steigung einen Tunnel anzulegen, durch welchen der die Bahnlinie durchſchneidende Höhenzug des Ettersberges durchbrochen wird, allein es iſt ermittelt, daß dieſer Tunnel nicht eine Länge von 550 Ruthen, wie die allgemeine Unterſuchung vom Jahre 1840 beſorgen ließ, ſondern höchſtens eine Länge von 280 Ruthen zu erhalten braucht. Die dritte Abtheilung, innerhalb des Regierungsbezirks Erfurt, und die vierte Abtheilung, innerhalb des Herzogthums Sachſen-Gotha, bieten eben ſo wenig erhebliche Schwierigkeiten dar

als die fünfte Abtheilung, von der herzogl. ſachſen-gothaiſchen Grenze über Eiſenach bis an die kurfürſtl. heſſiſche Grenze bei Großenſee. Ueberall ſind günſtige Steigungs- und Krümmungs-Verhältniſſe ohne unverhältnißmäßigen Koſtenaufwand zu erlangen, namentlich iſt auch die früher gehegte Beſorgniß, daß bei der Einmündung der Hörſel in die Werra, bei dem Dorfe Hörſel, die Anlegung eines Tunnels erforderlich ſei, durch die genaue Aufnahme des Thals widerlegt worden.

Im Herbſte 1843 verſammelte ſich hierauf der Ausſchuß der Thüringiſchen Bahn in Weimar, prüfte die Bauwürdigkeit der Linie nach den Koſtenanſchlägen, beſchloß, auf das Unternehmen ferner einzugehen, und wiederholte bei den Staatsbehörden das Geſuch um Konzeſſions-Ertheilung, mit Zugeſtändniß einer, die Beibringung des Aktien-Kapitals begünſtigenden Zinſengarantie. Nachdem von Seiten der Staats-Regierungen eine vorläufige Vereinbarung über die zu verwilligenden Bedingungen zu Stande gekommen war, verſammelte ſich der Ausſchuß der Thüringiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft am 20. Februar 1844 in Naumburg und glaubte bei ſeiner Berathung davon ausgehen zu müſſen, daß die Abſicht der Staats-Regierungen darauf gerichtet ſein werde, ſtatt einer Zinſengarantie ſich mit dem vierten Theile des Baukapitals betheiligen zu wollen, mit dem Zugeſtändniß, daß der Staat auf die Zinſen ſo lange verzichtete, bis den übrigen Aktien 4 Prozent gewährt ſind. Da der Koſtenanſchlag nur etwas über 9 Millionen Thaler betrug, ſo waren nach Abzug jenes vierten Theils nur 7 Millionen Thaler mittelſt Privataktien aufzubringen, und ſchon überſtiegen die eingegangenen Beſtellungen auf Aktien das Vierfache dieſes Bedarfs, ſo daß das Zuſtandekommen des Unternehmens in Bezug auf die Geldmittel geſichert war und dieſes Geſchäft abgeſchloſſen werden konnte; indeſſen beſchloß der Ausſchuß, die neun an der Bahn gelegenen Städte vorerſt zu berückſichtigen, und theilte ihnen die Hälfte des beizubringenden Aktienkapitals, ſonach 3½ Millionen Thaler Aktienbetheiligung zu. Zur allgemeinen Theilnahme verblieben alsdann noch ungefähr für 3½ Millionen Thaler Aktien, zu welcher Summe bereits ſo viele Anerbietungen vorlagen, daß vorausſichtlich nur der geringſte Theil berückſichtigt werden konnte.

Die während der Zeit zwiſchen den betheiligten Regierungen betriebenen Verhandlungen führten unterm 19. April 1844 zu nachſtehendem Staatsvertrage zwiſchen Preußen, Sachſen-Weimar-Eiſenach und Sachſen-Koburg und Gotha.

Nachdem die Königl. Preußiſche, die Großherzogl. Sachſen-Weimar-Eiſenachiſche und die Herzogl. Sachſen-Koburg und Gothaiſche Regierung, mit Rückſicht auf den am 20. Dezember 1841 in Gemeinſchaft mit der Kurfürſtl. Heſſiſchen Regierung abgeſchloſſenen Vertrag, die Herſtellung einer Eiſenbahn von Halle über Weimar und Gotha nach Kaſſel u. ſ. w. betreffend, Sich darüber vereinigt haben, den ihren Gebieten angehörigen Theil der oben erwähnten Eiſenbahn von Halle bis gegen die Kurfürſtlich Heſſiſche Grenze bei Gerſtungen mit gemeinſamer Betheiligung und Unterſtützung durch eine dafür zu errichtende Aktien-Geſellſchaft zur Ausführung bringen zu laſſen, und nachdem auch von der Herzogl. Sachſen-Meiningenſchen Regierung

die Zuſtimmung zur Durchführung dieſer Eiſenbahn durch das von der Bahnlinie berührte Herzogliche Gebiet bei Ober- und Unter-Neuſulza erklärt worden iſt, ſo haben zum Zwecke der nähern Verabredung über das gedachte Eiſenbahn-Unternehmen zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majeſtät der König von Preußen:

Allerhöchſt Ihren Geheimen Ober-Finanz-Rath Adolf von Pommer-Eſche, Ritter des Königlich Preußiſchen rothen Adlerordens dritter Klaſſe mit der Schleife, Komthur des Großherzoglich Sächſiſchen Hausordens vom weißen Falken, Komthur zweiter Klaſſe des Herzoglich Sachſen-Erneſtiniſchen Hausordens ꝛc.;

Seine Königl. Hoheit der Großherzog von Sachſen-Weimar-Eiſenach: Höchſt Ihren Geheimen Staatsrath und Kammer-Präſidenten Karl Thon, Ritter des Großherzoglich Sächſiſchen Hausordens vom weißen Falken und des Königlich Preußiſchen rothen Adlerordens dritter Klaſſe ꝛc.;

Seine Herzogl. Durchlaucht der Herzog zu Sachſen-Koburg und Gotha: Höchſt Ihren Miniſter-Reſidenten am Königl. Preußiſchen Hofe, den Oberſten und Kammerherrn Otto Wilhelm Karl von Röder, Ritter des Königl. Preußiſchen rothen Adlerordens zweiter Klaſſe, Komthur erſter Klaſſe des Herzoglich Sachſen-Erneſtiniſchen Hausordens ꝛc.;

von welchen Bevollmächtigten, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, folgender Vertrag abgeſchloſſen worden iſt.

Artikel 1.

Die Königl. Preußiſche, die Großherzogl. Sachſen-Weimar-Eiſenachiſche und die Herzogl. Sachſen-Koburg und Gothaiſche Regierung ſind übereingekommen, die Konzeſſion zur Anlegung einer Eiſenbahn, welche, an die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eiſenbahn ſich unmittelbar anſchließend, von Halle in der Richtung auf Merſeburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha bis nach Eiſenach führt und demnächſt weiter bis gegen die Kurfürſtl. Heſſiſche Grenze bei Gerſtungen fortgeſetzt werden ſoll, wenn die Fortführung der Bahn entweder über Rotenburg nach Kaſſel oder über Meiningen und Koburg nach Bamberg ſicher geſtellt ſein wird, einer für den Bau und Betrieb dieſer Eiſenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung zu errichtenden Aktien-Geſellſchaft zu ertheilen.

Artikel 2.

Von dem für das vorſtehend bezeichnete Eiſenbahn-Unternehmen vorläufig auf Neun Millionen Thaler beſtimmten Aktien-Kapitale übernehmen die Hohen kontrahirenden Regierungen zuſammen den vierten Theil mit zwei Millionen zweihundertfunfzigtauſend Thaler, und zwar nach dem in abgerundeten Zahlen angenommenen Längenverhältniſſe der in den einzelnen Gebieten gelegenen Bahnſtrecken: die Königlich Preußiſche Regierung achthundertzehntauſend Thaler, die Großherzogl. Sachſen-Weimar-Eiſenachiſche Regierung neunhunderttauſend Thaler und die Herzogl. Sachſen-Koburg und Gothaiſche Regierung fünfhundertvierzigtauſend Thaler.

Dieſe Beträge ſollen, nachdem die übrigen drei Viertheile des Aktien-Kapitals vollſtändig eingezahlt ſein werden, nach Bedarf und nach Maaßgabe des obigen Beitragsverhältniſſes in angemeſſenen Raten an die Geſellſchaftskaſſe abgeführt werden.

Die über obige Beträge Seitens der Geſellſchaft auszufertigenden Aktien ſollen nicht in den Verkehr gebracht werden, ſondern unveräußerlich ſein, wenn nicht die drei Hohen Regierungen eine andere Vereinbarung treffen.

Sollte ſich ein Mehrbedarf über den obigen Betrag von neun Millionen herausſtellen, ſo iſt dieſer Mehrbedarf von der Aktien-Geſellſchaft im Wege der Anleihe

aufzubringen, ſofern die drei Hohen Regierungen nicht über deſſen Deckung mittelſt Erhöhung des Aktien-Kapitals ſich einigen.

Artikel 3.

Zur Förderung des Unternehmens erklären die kontrahirenden Regierungen Sich bereit, für den Fall, daß nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn von Halle bis Eiſenach die aufkommenden Einnahmen eines Betriebsjahres, nach Abzug der laufenden Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskoſten, ſowie des zur Bildung eines Reſervefonds nöthigen Betrages, nicht einen Reinertrag von 3 Prozent für das ganze Aktien-Kapital ergeben ſollten, auf eine Dividende für das von ihnen übernommene ein Viertheil des Aktien-Kapitals ſo weit zu verzichten, als es nöthig iſt, um für die übrigen drei Viertheile eine Dividende von 3 Prozent zu gewähren. Dieſes Nachſtehen des von den kontrahirenden Regierungen übernommenen ein Viertheils des Aktien-Kapitals ſoll jedoch nach Ablauf der erſten dreißig Betriebsjahre aufhören, und ſchon innerhalb dieſes Zeitraums hinwegfallen, wenn nach den erſten zehn Betriebsjahren fünf Jahre hinter einander für das ganze Aktien-Kapital jährlich eine Dividende von 4 Prozent oder darüber aufkommt.

Artikel 4.

Mit Rückſicht auf die nach dem Obigen von den kontrahirenden Regierungen übernommene Betheiligung und Unterſtützung ſind dieſelben nach Anhörung des engern Ausſchuſſes, welcher von den Vertretern der für das Unternehmen bereits beſtehenden Geſellſchaft beſtellt worden iſt, übereingekommen, das Statut für die Aktien-Geſellſchaft, welche in Erfurt ihren Sitz haben ſoll, in der Art feſtzuſtellen, wie ſolches in der Anlage enthalten iſt.

Dieſes Statut ſoll, nachdem die im Wege der Aktienzeichnung unterzubringenden ſechs Millionen ſiebenhundertfunfzigtauſend Thaler bereits gezeichnet und dabei die Vertreter der vorgedachten Geſellſchaft zu den Verhandlungen mit den betheiligten Regierungen ermächtigt worden ſind, dem oben bezeichneten engern Ausſchuſſe zur Vollziehung vorgelegt und demnächſt in Gemäßheit der darin feſtgeſetzten tranſitoriſchen Beſtimmungen ſofort zur Ausführung gebracht werden.

Artikel 5.

In allen Fällen, in denen es nach dem vorerwähnten Statute auf eine, den drei kontrahirenden Regierungen gemeinſchaftlich vorbehaltene Erklärung ankommt, wollen Dieſelben, ſo weit nicht im gegenwärtigen Vertrage etwas Anderes beſtimmt iſt, dieſe Erklärung auf Grund eines nach Stimmenmehrheit unter Ihnen zu faſſenden Beſchluſſes abgeben. Die Berathung hierüber ſoll durch Kommiſſare, zu denen auch die nach Inhalt des Statutes von den betheiligten Regierungen zu ernennenden Direktions-Mitglieder beſtimmt werden können, gepflogen werden, und es ſoll die Eröffnung an die Geſellſchaft demnächſt von Seiten der Kommiſſare gemeinſchaftlich erfolgen.

Artikel 6.

In Anſehung der in dem Statute den Hohen Regierungen vorbehaltenen Beſtimmung des Vorſitzenden der Direktion und deſſen Stellvertreters ſoll eine wiederkehrende Reihefolge in der Art eintreten, daß zuvörderſt das von der Königl. Preußiſchen, ſodann das von der Großherzogl. Sachſen-Weimar-Eiſenachiſchen und hiernächſt das von der Sachſen-Koburg und Gothaiſchen Regierung ernannte Direktions-Mitglied den Vorſitz führt, ein Wechſel aber nur bei dem Ausſcheiden des vorſitzenden Mitgliedes Statt findet, und daß die Vertretung im Vorſitze demjenigen Mitgliede zuſteht, auf welches nach Obigem bei dem nächſten Wechſel ſelbſt der Vorſitz übergehen wird.

Artikel 7.

In Erwägung der Nothwendigkeit, die für das Unternehmen feſtzuſetzenden allgemeinen Grundſätze und Anordnungen in den verſchiedenen Gebieten im Weſentlichen in Uebereinſtimmung zu bringen, ſind die kontrahirenden Regierungen in Gemäßheit des Artikels 4 des Vertrages vom 20. Dezember 1841, die Herſtellung einer Eiſenbahn von Halle nach Kaſſel ꝛc. betreffend, übereingekommen, bei Ertheilung der Konzeſſion allerſeits, ſo weit nicht in dem ebengedachten, ſowie in dem gegenwärtigen Vertrage beſondere Beſtimmungen und Maaßgaben vereinbart oder in dem Statute beſondere Feſtſetzungen getroffen worden ſind, die Vorſchriften des Königl. Preußiſchen Geſetzes über die Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 zum Grunde zu legen, indem übrigens die Großherzogl. Sachſen-Weimar-Eiſenachiſche, ſowie die Herzoglich Sachſen-Koburg und Gothaiſche Regierung die nähere Beſtimmung darüber ſich vorbehalten, welche Behörden in ihrem Lande an die Stelle der in jenem Geſetze bezeichneten Behörden treten und zuſtändig ſein ſollen. Dabei hat man ſich jedoch, abgeſehen von den nach den obwaltenden Verhältniſſen hier nicht weiter in Betracht kommenden Beſtimmungen der §§. 1, 2, 3, 46 und 48 des ebengedachten Geſetzes, über folgende Punkte vereinigt.

Artikel 8
(zu §. 4 des Geſetzes).

Sämmtliche techniſche Vorarbeiten zur Feſtſtellung der Bahnlinie und zur Ausführung der Bahn, der Bahnhofsanlagen und der Betriebseinrichtungen ſind der Königlich Preußiſchen Regierung vorzulegen, welche Sich mit den beiden andern Hohen Regierungen darüber verſtändigen und die erfolgte Genehmigung der Geſellſchaft eröffnen wird.

In Anſehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einſchließlich der Dampfwagen, iſt man dahin übereingekommen, daß die von der Königl. Preußiſchen Regierung zu veranlaſſende Prüfung genüge und eine Genehmigung Seitens der beiden andern Hohen Regierungen nicht erforderlich ſei.

Artikel 9
(zu §. 5 des Geſetzes).

In Betreff der Anlage von Zweigbahnen bleibt einer jeden der Hohen Regierungen in Ihrem Lande die beſondere Genehmigung vorbehalten.

Artikel 10
(zu §§. 8 bis 19 des Geſetzes).

An die Stelle dieſer Beſtimmungen treten für das Großherzogthum Sachſen-Weimar-Eiſenach noch die Vorſchriften des Geſetzes über die Verpflichtung zur Abtretung von Grundſtücken und zur Aufgabe damit zuſammenhängender Rechte bei der Anlage von Eiſenbahnen vom 2. Februar 1842, und für das Herzogthum Sachſen-Gotha die Vorſchriften des Geſetzes über die Verpflichtung zur Abtretung von Grundſtücken und zur Aufgabe damit zuſammenhängender Rechte bei Anlegung einer Eiſenbahn vom 28. April 1842.

Artikel 11
(zu §. 21 des Geſetzes).

Ueber die Ausführung der hier vorbehaltenen Maaßregeln werden die kontrahirenden Regierungen, falls ſolche wider Erwarten nothwendig werden ſollte, die nöthige Vereinbarung treffen.

Artikel 12
(zu §. 23 des Geſetzes).

In Betreff des zu erlaſſenden Bahnpolizei-Reglements behalten die kontrahirenden Regierungen Sich die gegenſeitige Verſtändigung vor.

Artikel 13
(zu §§. 26 bis 35 des Geſetzes).

Die in den §§. 26 bis 35 enthaltenen Beſtimmungen finden nur in ſo weit Anwendung, als nicht rückſichtlich dieſer Beſtimmungen in dem Statute abweichende Feſtſetzungen enthalten ſind.

Rückſichtlich der Einrichtung des Transportbetriebes auf der Bahn durch andere Unternehmer als die Geſellſchaft ſelbſt, iſt man übereingekommen, daß ſolche nur nach vorgängiger gegenſeitiger Verſtändigung der kontrahirenden Regierungen Statt finden ſolle.

Artikel 14
(zu den §§. 36 und 37 des Geſetzes).

Die in den §§. 36 und 37 zum Vortheil der Poſt beſtimmten Leiſtungen ſollen ſich, unbeſchadet der Verabredungen im Artikel 10 des Vertrages vom 20. Dezember 1841, nur auf die Poſtverwaltung jeder der drei kontrahirenden Regierungen innerhalb des eigenen Gebiets beziehen. Da jedoch in dem Großherzogthum Sachſen-Weimar-Eiſenach und in dem Herzogthum Sachſen-Gotha der Fürſtlich Thurn- und Taxis'ſchen Poſtverwaltung die im vorgedachten §. 36 bezeichneten Vorrechte nicht zuſtehen und eine Entſchädigung von derſelben nicht in Anſpruch zu nehmen iſt, ſo behält ſich die Großherzogl. Sachſen-Weimar-Eiſenachiſche, ſowie die Herzogl. Sachſen-Koburg und Gothaiſche Regierung die Beſtimmung darüber vor, ob und in wie weit die fraglichen Leiſtungen der Fürſtlich Thurn- und Taxis'ſchen Poſtverwaltung wirklich überwieſen oder für die Staatskaſſe in Anſpruch genommen werden ſollen.

Im Uebrigen ſoll eine beſondere Entſchädigung für die Poſtverwaltung der Geſellſchaft nicht angeſonnen werden; die Letztere bleibt jedoch in Anſehung der Beförderung der dem Poſtzwange unterliegenden Gegenſtände den in jedem der betheiligten Staaten beſtehenden Vorſchriften unterworfen.

Artikel 15
(zu den §§. 38 und 39 des Geſetzes).

Die kontrahirenden Regierungen ſind übereingekommen, daß außer der Abgabe, welche in Folge der für die Preußiſchen Eiſenbahnen zu gewärtigenden allgemeinen Beſtimmungen von dem Reinertrage des Unternehmens in ſeiner geſammten Ausdehnung, von Halle bis gegen die Kurfürſtl. Heſſiſche Grenze bei Gerſtungen, wird erhoben werden, der Geſellſchaft keine beſondern Abgaben für die in den verſchiedenen Gebieten belegenen Bahnſtrecken, als: Gewerbeſteuer-Konzeſſionsgeld und dergleichen, auferlegt werden ſollen, jedoch vorbehaltlich der Entrichtung der Grundſteuer und anderer dinglichen Laſten, ſo weit ſolche nach der beſtehenden Landesgeſetzgebung von der Geſellſchaft zu übernehmen ſind.

Der Ertrag der Eingangs gedachten Abgabe ſoll ausſchließlich zur Amortiſation des in dem Unternehmen angelegten Aktien-Kapitals, ſo weit ſolches nicht nach Artikel 2 von den kontrahirenden Regierungen Selbſt übernommen worden, verwendet werden, und zwar in der Art, daß aus dem aufkommenden Fonds Aktien nach dem Tageskourſe angekauft werden und auch die auf die angekauften Aktien fallenden Dividenden dieſem Fonds zufließen.

An dem Amortiſationsfonds ſoll einer jeden der drei kontrahirenden Regierungen ein nach dem Längenverhältniſſe (Artikel 2) der Bahnſtrecken zu berechnender Antheil zuſtehen, dergeſtalt, daß, wenn dereinſt die Amortiſation zu Stande gebracht ſein wird, die in jedem Gebiete belegene Bahnſtrecke in das Eigenthum der Regierung übergeht.

Die Königl. Preußiſche Regierung wird die Erhebung der Abgabe und die Ver-

waltung des gemeinſchaftlichen Amortiſationsfonds übernehmen und die Reſultate derſelben von drei zu drei Jahren zur Kenntniß der beiden mitbetheiligten Regierungen bringen.

Artikel 16

(zu §. 40 des Geſetzes).

Nachdem die im Artikel 15 gedachte Amortiſation vollendet ſein wird, wollen die Hohen kontrahirenden Regierungen dem Unternehmen eine ſolche Einrichtung geben, daß der Ertrag deſſelben denjenigen Bedarf nicht überſteige, welcher zur Deckung der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskoſten, ſowie zur angemeſſenen Verzinſung und Amortiſation des von Ihnen hergegebenen Kapitals und der etwa vorhandenen Anleihen erforderlich iſt.

Artikel 17

(zu §. 41 des Geſetzes).

Die kontrahirenden Regierungen ſind darin einverſtanden, daß der Ertrag der Abgabe, welche den mit der Geſellſchaft konkurrirenden Transport-Unternehmern auferlegt werden möchte, zur Verſtärkung des im Artikel 15 erwähnten Amortiſationsfonds verwendet werden ſoll.

Artikel 18

(zu §. 42 des Geſetzes).

Falls der Ankauf der Bahn nach den Grundſätzen des §. 42 eingeleitet werden ſollte, werden die kontrahirenden Regierungen darüber eine vorherige Verſtändigung eintreten laſſen, wobei dann der von einer jeden Regierung zu übernehmende Antheil an der zu leiſtenden Entſchädigung und an den etwaigen Schulden der Geſellſchaft, ſowie die Vertheilung des von dieſer den Regierungen zu übereignenden Inventars und des Reſervefonds feſtzuſtellen ſein wird. Für dieſen Fall werden die kontrahirenden Regierungen die zur zweckmäßigen Benutzung der Bahn zu treffenden Einrichtungen vereinbaren.

Artikel 19

(zu §. 49 des Geſetzes).

In Betreff der etwa anwendbar zu erklärenden Modifikationen der Beſtimmungen des Geſetzes vom 3. November 1838 bleibt die vorgängige Verſtändigung unter den kontrahirenden Regierungen vorbehalten.

Artikel 20.

Die Geſellſchaft iſt verpflichtet, mit allen Anträgen, welche das Unternehmen in ſeiner Geſammtheit angehen, ſich zunächſt an die von der Königl. Preußiſchen Regierung ihr dazu benannte Behörde zu wenden.

Die Königl. Preußiſche Regierung wird ſich über dergleichen Anträge, ſowie überhaupt über alle, das Unternehmen in ſeiner Geſammtheit betreffende Angelegenheiten mit den beiden andern Hohen Regierungen benehmen und, ſofern nicht von den im Artikel 5 bezeichneten Fällen die Rede iſt, nach dem Ergebniſſe der Verhandlungen den erforderlichen Beſcheid ergehen laſſen, auch mit denjenigen Anordnungen, worüber die kontrahirenden Regierungen einverſtanden ſind, vorangehen, worauf ſodann nach erfolgter Mittheilung die beiden mitbetheiligten Regierungen gleichmäßige Verfügungen erlaſſen werden.

Artikel 21.

Gegenwärtiger Vertrag ſoll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechſelung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden ſobald als möglich, ſpäteſtens aber binnen acht Wochen, bewirkt werden.

Zu Urkund deſſen iſt derſelbe von den gegenſeitigen Bevollmächtigten vollzogen und beſiegelt worden.

So geſchehen Berlin, den 19. April 1844.

gez. Adolf v. Pommer-Eſche. Karl Thon.
(L. S.) (L. S.)
Otto Wilhelm Karl v. Röder.
(L. S.)

Zugleich mit dieſem Staatsvertrage wurde das Statut der Geſellſchaft, deſſen weſentlicher Inhalt folgender iſt, feſtgeſetzt:

Die Eiſenbahn ſoll, ſich an die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eiſenbahn unmittelbar anſchließend, von Halle in der Richtung auf Merſeburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha bis Eiſenach geführt und demnächſt weiter bis gegen die Kurfürſtl. Heſſiſche Grenze bei Gerſtungen fortgeſetzt werden, wenn die Fortführung der Bahn entweder über Rotenburg nach Kaſſel oder über Meiningen und Koburg nach Bamberg ſicher geſtellt ſein wird. Die Feſtſetzung der Bahnlinie und des Bauprojekts bleibt der Königl. Preußiſchen oder der Großherzogl. Sachſen-Weimar-Eiſenachiſchen und der Herzogl. Sachſen-Koburg und Gothaiſchen Regierung vorbehalten. Die auf Veranlaſſung der drei Hohen Regierungen gefertigten techniſchen Vorarbeiten ſind von der Geſellſchaft gegen Erſtattung der aufgewendeten Koſten zu übernehmen. — Die Geſellſchaft hat außer den im gegenwärtigen Statute enthaltenen Beſtimmungen auch die Beſtimmungen des Vertrages zwiſchen Preußen, Kurheſſen, Sachſen-Weimar-Eiſenach und Sachſen-Koburg und Gotha, die Herſtellung einer Eiſenbahn von Halle nach Kaſſel u. ſ. w. betreffend, vom 20. Dezember 1841, ſo wie die des Vertrages zwiſchen Preußen, Sachſen-Weimar-Eiſenach und Sachſen-Koburg und Gotha, die Ausführung der Thüringiſchen Eiſenbahn betreffend, vom 19. April 1844, als ſie bindende Vorſchriften anzuerkennen. — Mit Zuſtimmung der drei betheiligten Regierungen kann die Geſellſchaft das Unternehmen ſowohl auf Anlage von Zweigbahnen, als auch auf die oben gedachte Fortführung der Bahn nach Bamberg ausdehnen. — Der Tarif, ſowohl für die Güter- als für die Perſonenbeförderung, ſo wie der Tarif für das Bahngeld, ingleichen jede Abänderung dieſer Tarife, bedarf der Genehmigung der drei Hohen Regierungen. Auch ſteht derſelben nicht nur die Genehmigung, ſondern, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf andern Bahnen zu ſichern, auch die Abänderung der Fahrpläne zu. — Die Geſellſchaft hat ihr Domizil in Erfurt und ihren ordentlichen Gerichtsſtand bei dem dortigen Königlichen Land- und Stadtgerichte, jedoch unbeſchadet des beſonderen Gerichtsſtandes, welchen dieſelbe vor andern Königl. Preußiſchen, Großherzogl. Sachſen-Weimar-Eiſenachiſchen und Herzogl. Sachſen-Koburg und Gothaiſchen Gerichtsſtellen nach der beſtehenden Landesgeſetzgebung anzuerkennen hat.

Das Aktien-Kapital iſt vorläufig auf 9 Millionen Thaler beſtimmt, wovon die kontrahirenden drei Regierungen den vierten Theil mit 2,500000 Thlr., zahlbar nach Bedarf, wenn zuvor das Privat-Aktien-Kapital vollſtändig eingezahlt worden iſt, nach dem in abgerundeten Zahlen angenommenen Längen-

verhältniſſe der in den einzelnen Gebieten gelegenen Bahnſtrecken (Preußen 810000 Thlr., Weimar 900000 Thlr. und Koburg-Gotha 540000 Thlr.) übernehmen. Die Einzahlungs-Quoten (auch die von den Regierungen geleiſteten) werden während der Bauzeit mit 4 Prozent durch Abrechnung verzinſt, und zwar aus dem Baufonds, ſo weit nicht etwa die Zinſen aus dem während der Bauzeit durch den Betrieb aufkommenden Ertrag gedeckt werden. Dieſe Verzinſung hört mit dem Schluſſe des erſten Jahres der Eröffnung der ganzen Bahn von Halle bis Eiſenach auf, und von da ab wird der Reinertrag (Reſervefonds $\frac{1}{2}$ Prozent des Aktien-Kapitals vom Brutto-Ertrage) jährlich als Dividende vertheilt. Hierbei verzichten die Regierungen, wenn der Reinertrag eines Jahres ſich nicht auf 3 Prozent für das ganze Aktien-Kapital belaufen ſollte, für die erſten 30 Betriebsjahre auf die Dividende für die Staats-Aktien, in ſo weit es nöthig iſt, um für die Privat-Aktien eine Dividende von 3 Prozent zu gewähren. Im Uebrigen ſollen dieſe Staats-Aktien nicht in den Verkehr gebracht werden, ſondern unveräußerlich ſein, „wenn nicht die Regierungen eine andere Vereinbarung treffen.“ Für den Fall des Mehrbedarfs an Kapital hat die Aktien-Geſellſchaft dieſen im Wege der Anleihe aufzubringen. Eine eigenthümliche Beſtimmung des Statuts iſt die im §. 15, daß die urſprünglichen Aktienzeichner für den vollen Nominalbetrag ihrer Aktien verhaftet ſind und ſich von dieſer Verpflichtung durch Uebertragung ihrer Rechte an Andere nicht befreien können, wobei jedoch dem Verwaltungsrathe der Geſellſchaft vorbehalten wird, ſobald vierzig Prozent eingezahlt ſind, auf den Antrag der Direktion die Freilaſſung Jener von der fernern Verhaftung zu beſchließen. An den General-Verſammlungen, welche abwechſelnd in Halle, Merſeburg, Weißenfels, Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha und Eiſenach gehalten werden ſollen, können nur ſolche Aktionäre Theil nehmen, die mindeſtens 5 Aktien beſitzen. In dieſen Verſammlungen ſteht den Regierungen ein Viertel der geſammten Stimmen (je 10 Aktien geben 1 Stimme) zu, und davon Preußen $\frac{9}{25}$, Weimar $\frac{10}{25}$, Gotha $\frac{6}{25}$.

Der Verwaltungsrath beſteht aus zwölf Aktionären, von denen keiner über zwei Meilen von der Bahn entfernt wohnen darf; ſie haben nicht das Recht der Selbſtergänzung, ſondern der Erſatz von Mitgliedern, die vor Ablauf ihrer ſtatutenmäßigen Amtsdauer ausſcheiden, erfolgt aus denjenigen Perſonen, welche bei der letztvergangenen Wahl die meiſten Stimmen nach den wirklich eingetretenen Mitgliedern gehabt haben, nach der Reihenfolge der Stimmenzahl. Die Direktion hat ſieben Mitglieder, drei von den Regierungen ernannte und vier vom Verwaltungsrath aus den in Erfurt, Weimar und Gotha wohnenden Aktionären gewählte; die zuerſt gewählten bleiben im Amte bis zur Beendigung des ganzen Baues.

Die Beamten der Geſellſchaft werden auf Grund des Etats von der Direktion unter den von derſelben feſtzuſetzenden Bedingungen angeſtellt, jedoch bleibt den drei Regierungen die Beſtätigung:

1) der höheren techniſchen Beamten, einſchließlich der Sektions-Ingenieure,

2) des erſten Adminiſtrationsbeamten und ſeines etwaigen Subſtituten,

3) des erſten Kaſſenbeamten,

vorbehalten, und zwar hinſichtlich der unter 1) und 2) gedachten Beamten mit der Maaßgabe, daß es den drei Regierungen freiſteht, die von der Direktion hierzu vorgeſchlagenen Perſonen, ohne Angabe von Gründen, zu verwerfen und Ihrerſeits in einem ſolchen Falle dieſe Beamten zu beſtimmen. Sowohl die Beſoldung der drei zu 1), 2) und 3) gedachten Beamten, als die ſonſtigen Verhältniſſe derſelben und die Bedingungen ihrer Entlaſſung ſind unter Genehmigung der Regierungen feſtzuſetzen.

Aus den dem Statut angefügten tranſitoriſchen Beſtimmungen erſah man noch, daß die erſte General-Verſammlung vier Wochen nach dem erſten Einzahlungstermine Statt finden und daß die Vertheilung der von den vorhandenen 67500 noch zu vergebenden 16250 Stück Privat-Aktien, weil bei der dazu eröffneten Zeichnung eine ſo hohe Summe angemeldet worden war, daß eine Vertheilung pro rata nicht anwendbar war, in der Weiſe eintreten ſollte, daß die Zeichner von 1—5 Aktien eine Aktie, von 6—10 zwei, und mehr als 10 drei Aktien erhielten. Die hierbei noch übrig bleibenden Aktien ſollten zum Beſten der Geſellſchaft veräußert werden.

In Bezug hierauf wurde von dem proviſoriſchen Ausſchuß die erſte Einzahlung von 10 Prozent in der Zeit vom 23. bis 29. Juni eingefordert und die erſte General-Verſammlung der Aktionäre am 3. Auguſt 1844 in Erfurt gehalten. In dieſer wurde der Verwaltungsrath konſtituirt und die Direktions-Mitglieder unter dem Vor- und Beiſitze der Kommiſſarien der drei Staats-Regierungen gewählt.

Die erſte Verſammlung der Direktions-Mitglieder fand am 5. deſſelben Monats Statt, und deren Sitzungen erfolgen nunmehr wöchentlich einmal, des Mittwochs.

Staats-Kommiſſarien ſind: von Seiten Preußens der Kammerherr Graf v. Keller, von Seiten Sachſen-Weimars der Major Dr. Batſch, von Seiten Sachſen-Koburg und Gotha's der Regierungs- und Ober-Steuerrath Arzberger.

Die für das Büreau und die Kaſſe erforderlichen Beamten, ſo wie die Techniker, ſind engagirt. Hinſichtlich der erſtern hat man ſich, beſonders in Betreff der Zahl der Anzuſtellenden, die größte Sparſamkeit zur Pflicht geſtellt.

Unterm 20. Auguſt 1844 erfolgte die Allerhöchſte Konzeſſions- und Beſtätigungs-Urkunde, welche, wie folgt, lautet:

„Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. ꝛc. Nachdem für den Bau und Betrieb einer Eiſenbahn von Halle in der Richtung auf Merſeburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha nach Eiſenach und von dort weiter bis gegen die Kurfürſtl. Heſſiſche Grenze bei Gerſtungen, unter der Benennung: „Thüringiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft“ eine Aktien-Geſellſchaft mit einem vorläufig auf Neun Millionen Thaler feſtgeſetzten Grund-Kapitale gebildet worden iſt, wollen Wir, mit Rückſicht auf den am 20. Dezember 1841 mit der Kurfürſtlich Heſſiſchen, der Großherzoglich Sachſen-Weimar-Eiſenachiſchen und der Herzoglich Sachſen-Koburg und Gothaiſchen Regierung abgeſchloſſenen Vertrag, die

Herſtellung einer Eiſenbahn von Halle nach Kaſſel u. ſ. w. betreffend, ſo wie auf den hiernächſt am 19. April 1844 mit der Großherzogl. Sachſen-Weimar-Eiſenachiſchen und der Herzogl. Sachſen-Koburg und Gothaiſchen Regierung vereinbarten ferneren Vertrag, die Ausführung der Thüringiſchen Eiſenbahn betreffend, zur Anlage des in Unſerm Gebiete gelegenen Theils der Eingangs bezeichneten Eiſenbahn hierdurch Unſere landesherrliche Zuſtimmung ertheilen, auch die obengedachte Thüringiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft als eine Aktien-Geſellſchaft nach den Beſtimmungen des Geſetzes über die Aktien-Geſellſchaften vom 9. November 1843 hiermit beſtätigen, und das Statut dieſer Geſellſchaft, wie ſolches nach Inhalt der Anlage feſtgeſtellt und von dem Verwaltungsrathe, ſowie von der Direktion der Geſellſchaft unterm 3. und 5. Auguſt 1844 vollzogen worden iſt, in allen Punkten genehmigen. Zugleich beſtimmen Wir, daß, ſo weit nicht in dem obenerwähnten Statute beſondere Feſtſetzungen getroffen worden, die in dem Geſetze über die Eiſenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorſchriften, namentlich diejenigen über die Expropriation, nebſt den beſondern Beſtimmungen und Maaßgaben, welche in den obengedachten Staatsverträgen vom 20. Dezember 1841 und vom 19. April 1844 enthalten ſind, auf die vorbezeichnete Eiſenbahn-Unternehmung Anwendung finden ſollen.

Die gegenwärtige Konzeſſions- und Beſtätigungs-Urkunde ſoll nebſt dem beſtätigten Statute und den mehrgedachten Staatsverträgen vom 20. Dezember 1841 und vom 19. April 1844 durch die Geſetzſammlung bekannt gemacht werden.

Gegeben Erdmannsdorf, den 20. Auguſt 1844.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Flottwell."

An der Saale haben ſeitdem die Brückenbauten begonnen; im Großherzogthum Weimar und im Herzogthum Gotha ſind Bauwerke im Angriff. Die Expropriation ſchreitet vor und es ſteht zu erwarten, daß die Erdarbeiten in der allernächſten Zeit in großer Ausdehnung betrieben werden.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe.

Die Bahn nimmt ihren Anfang unmittelbar an dem Bahnhofe der Magdeburg-Leipziger Eiſenbahn bei Halle, und zwar in der Art, daß die Züge von Bahn zu Bahn übergehen können. In einer Entfernung von 2 Meilen wird Merſeburg — mit 11000 Einwohnern, Sitz der Provinzial-Regierung, mit Militär — dicht auf der linken Seite von der Bahn berührt. Wegen des Reichthums der Gegend und der Bevölkerung iſt zu Großkorbetha, eine Meile von Merſeburg, ein Anhaltepunkt geſetzt worden. Weißenfels, $2\frac{1}{4}$ Meilen von Merſeburg, mit 9500 Einwohnern und einem Bataillon Militär, vermittelt den Zutritt von Zeitz und zum Theil von Leipzig. Bei Naumburg, 2 Meilen von Weißenfels, mit 13000 Einwohnern, dem Oberlandesgerichte, Militär ꝛc., tritt der Zufluß von Freiburg und zum Theil von Kölleda hinzu. In Köſen, 1 Meile von Naumburg, iſt ein Anhaltepunkt gewählt worden, welcher, hingeſehen auf das Bad und die höchſt romantiſche Gegend, nicht daran zweifeln läßt, daß der Bahn durch denſelben bedeutende Vortheile erwachſen. Der nächſte Anhaltepunkt hieran findet ſich zu Stadtſulza, nahe der Saline Sulza, in der Entfernung einer Meile von Köſen. Die gedrängte Bevölkerung ſtellt auch hier eine bedeutende Be-

nutzung der Bahn in Ausſicht. Apolda, mit 5000 Einwohnern und bedeutenden Fabriken, 1½ Meile von Sulza, vermittelt den Anſchluß von Jena und Umgegend. Weimar, 2 Meilen von Apolda, mit 12000 Einwohnern, die Haupt- und Reſidenzſtadt des Großherzogthums Sachſen-Weimar-Eiſenach, Sitz der Oberbehörden für das geſammte Großherzogthum, vermittelt den Zutritt der Bahn von Rudolſtadt her, ſo wie zum Theil von Jena und Kölleda. Vieſelbach, 1½ Meile von Weimar, wird, aus Rückſicht auf die ſehr reiche Umgegend, einen Anhaltepunkt erhalten. Erfurt, 1½ Meile von Vieſelbach, mit 30000 Einwohnern (die bedeutendſte Stadt auf der Linie, da Halle nur 28000 Einwohner zählt) und bedeutendem Militär, iſt Sitz der Regierung. Neudietendorf, Herrnhuther Kolonie, 1½ Meile von Erfurt, iſt zum Anhaltepunkt auserſehen, um die ſehr bevölkerte Umgegend, namentlich auch von Arnſtadt her, zuzuführen. Gotha, mit 12000 Einwohnern, iſt Sitz der Landes-Regierung, 2 Meilen von Neudietendorf entfernt, und vermittelt den Anſchluß von Langenſalza, Mühlhauſen, Suhl ꝛc. her. Der Anhaltepunkt Mechterſtedt, 2 Meilen von Gotha, bringt Ruhla und die reiche Umgegend zur Bahn; Eiſenach, mit ſeiner Wartburg, iſt 1½ Meile von da entfernt. Gerſtungen, 2½ Meile von Eiſenach, iſt der Punkt, von dem eine Bahn über Markſuhl, Meiningen, Hildburghauſen, Koburg nach Bamberg projektirt, eine andere nach Kurheſſen bereits geſichert iſt. Die letztere wird ſich verzweigen, um über Kaſſel zu der Köln-Mindener Bahn, dann aber auch, um nach Frankfurt a. M. zu führen. Durch die Köln-Mindener Bahn wird die Verbindung mit dieſen Städten, mit Elberfeld, Bremen, Hannover und vielleicht Münſter und Emden, ſo wie mit Holland vermittelt.

Die Länge der Bahn in dieſer Richtung beträgt 24,95 Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskoſten.

Das Anlagekapital iſt vorläufig auf 9 Millionen Thaler beſtimmt; die Durchſchnittskoſten einer Meile ſtellen ſich daher auf etwa 360720 Thlr.

d. Beſchaffenheit des Terrains, Steigungs- und Krümmungs-Verhältniſſe.

Das Terrain iſt im Ganzen bergiger Natur, da auf der einen Seite der Harz, auf der andern der Thüringer Wald ſteile Höhenrücken ausſenden. Man würde daher auch nur eine Bahn mit ſehr mittelmäßigen Steigungen haben erzielen können, wenn nicht einige Flußthäler eine für das Unternehmen in aller Weiſe günſtige Richtung hätten. Hierdurch beſtimmte ſich die Linie in folgender Weiſe: Von dem hochgelegenen Bahnhofe der Magdeburg-Leipziger Bahn zu Halle mußte man mit einem Gefäll von $\frac{1}{200}$ in das vereinigte Thal der, von Leipzig kommenden, Elſter und der Saale gehen, wenn man nicht die Arbeiten unendlich vermehren wollte. Von hier ab hatte man die Wahl, ſtets im Saalthale zu bleiben oder bei Schkopau wieder herauszuſtreichen, um ein bis Großkorbetha günſtiges Terrain zu erreichen. Höchſt ſchwierige Waſſerverhältniſſe und dadurch nöthig werdende großartige Brückenbauten im erſteren Fall veranlaßten die Wahl der zweiten Linie, bei welcher zwiſchen Schkopau und Ammendorf zwei Strombrücken über Elſter und Saale und

drei Fluthbrücken nöthig werden. Die Erſteigung des Plateau's veranlaßt die Steigung von $\frac{1}{200}$. Bis Großkorbetha bieten ſich nur geringe Schwierigkeiten dar; nur bedingt die Ueberſchreitung des ſogenannten Gotthardteiches bei Merſeburg einen nicht unbedeutenden Brückenbau. Hinter Großkorbetha muß man wegen der anſteigenden Höhen in das von jetzt ab ſehr gekrümmte und gar oft mit hohen Felswänden begrenzte Saalthal herunterſteigen, dabei mittelſt eines Viadukts durch das Dorf Schkortleben gehen, um fortan hart an der Saale neben 50 bis 60 Fuß hohen ſteilen Felswänden nach Weißenfels zu gelangen, wo dem Bahnhofe eine ſolche Lage gegeben werden wird, daß er jeder Ausdehnung fähig iſt. Von hier aus muß die Saale zum zweiten Male vermittelſt zweier ſteinernen und einer eiſernen Brücke überſchritten werden; auch war nicht zu vermeiden, daß mehrere Wege über und unter der Bahn weggeführt werden mußten. Das Saalthal iſt, wie bereits erwähnt wurde, ſehr gekrümmt und von ſchroffen Abhängen begrenzt. Gleich hinter Weißenfels macht ſich die Durchſchneidung eines ſolchen nöthig, worauf man dann in günſtigerem Terrain fortläuft, jedoch ein Mal in der Saale eine Futtermauer und eine eben ſolche gegen die Bergwand bauen muß. Bevor man nach Naumburg gelangt, muß noch zwei Mal die vereinigte Saale und Unſtrut überbrückt werden; von Köſen ab muß dies noch fünf Mal mit ſechs Brücken geſchehen. Das Thal wird ſo wild, daß die Anlegung einer Bahn im erſten Augenblick kaum thunlich erſchien, weil die Saale, die unerſteigbaren, über 120 Fuß hohen Felswände und die in dem Thale liegenden Dörfer zu vermeiden waren. Dennoch iſt dies in ſo weit gelungen, daß man nur zwei Dörfer berührt, in denen einige Häuſer verloren gehen, und daß man der Länge nach 130 Ruthen in die Saale einbaut. An der preußiſchen Grenze gegen das Großherzogthum Weimar mündet die Ilm in die Saale, wodurch die Weiterführung der Bahn möglich wird. Das Thal der Ilm iſt jedoch eng und ſehr gekrümmt, von bedeutenden ſchroffen Höhen begrenzt und mit Gebäuden beſetzt. Hierdurch rechtfertigt es ſich, daß die Linie durch die Saline und durch das Dorf Sulza gelegt iſt; eine Veränderung derſelben hätte Tunnel und dergleichen zur nothwendigen Folge. Von Weimar aus nimmt die Ilm eine zu abweichende Richtung, als daß es möglich wäre, ſie weiter zu verfolgen. Man mußte daher aus dem Thale heraus- und die Waſſerſcheide zwiſchen Ilm und Gera überſteigen. Um dies ohne Tunnel zu ermöglichen, war man ſchon am Eingange in das Ilmthal genöthigt, die Steigung zu beginnen und ſich an den obern Rand des Thales zu legen, ein Umſtand, durch welchen übrigens, hingeſehen auf die Windungen des Ilmthales, die Schwierigkeiten keineswegs vermehrt wurden. Dabei iſt es nur noch zweifelhaft, ob man ſich an den rechten oder linken Abhang des Thales legt; jedoch iſt das Letztere wahrſcheinlicher, weil man bei dieſer Linie die Stadt Apolda erreichen kann. Die endliche Beſtimmung hängt von dem Ergebniß der obſchwebenden Unterſuchungen ab. Die Nothwendigkeit, die unfern Weimar gelegene Waſſerſcheide zwiſchen Ilm und Gera zu überſteigen, behinderte, daß man ſich dieſer Reſidenzſtadt ſo zu nähern vermochte, als es im Wunſche lag. Nach dem Uebergange über den Bergrücken mit einem 60 Fuß tiefen

Einſchnitte, meiſt in Felſen, muß ſich die Bahn wieder nach dem tief gelegenen Erfurt ſenken, wozu man im Ganzen günſtiges Terrain hat, obgleich hin und wieder tief eingeſchnittene Querthäler die Anlegung kleinerer Viadukte und bedeutender Dämme erfordern. Das Terrain im Fürſtenthum Weimar bedingt mannigfach die anzulegenden Bauwerke; wie denn ſchon im Eingange erwähnt wurde, daß zwei Gradirwerke zu durchbauen und Kunſtgeſtänge und Mühlgräben zu überbrücken ſind; wie es denn weiter von der Erwählung der Linie auf dem linken oder rechten Ilmufer abhängt, ob 6 bedeutende Ilmübergänge oder deren nur 2, ſtatt der übrigen aber ein 50 Fuß hoher und 80 Ruthen langer Viadukt erbaut werden müſſen; wie endlich eine größere Anzahl von Wege-Ueber- und Unterführungen, jenſeits des Bahnhofes bei Weimar ein Viadukt und ein Aquadukt, letzterer um einen Mühlgraben über die Bahn zu führen, nöthig werden. Um nach Erfurt zu gelangen, iſt nochmals die Durchſchüttung eines bedeutenden Thales und die Durchbrechung eines Bergrückens erforderlich, worauf ſich dann die Bahn nach der Stadt heruntersenkt und in das Gerathal eintritt. Wegen der Feſtung ſind zwei Linien bearbeitet worden, unter denen die definitive Wahl noch nicht getroffen iſt. Gotha liegt bedeutend höher als Erfurt; hinter jener Stadt zieht ſich die Hauptwaſſerſcheide zwiſchen Elbe und Weſer hin, welche nothwendig überſchritten werden mußte. Die Thäler der Gera, der in dieſelbe fließenden Apfelſtedt und des Rothgrabens machen es möglich, auch hier die Bahn ohne Anwendung außergewöhnlicher Hülfsmittel zu legen, wobei aber freilich 3 Ueberbrückungen der Gera, 2 der Apfelſtedt und 5 des unbedeutenden Rothgrabens nicht zu vermeiden waren. Der ſehr gewundene Lauf der Thäler bedingte zum Theil Einſchnitte von 50 Fuß Tiefe und Dämme von 16—30 Fuß Höhe. Bei Gotha ſelbſt wird ein bedeutender Viadukt dicht am Bahnhofe nöthig und auf der Waſſerſcheide muß man unter dem nach Gotha führenden Kanal hinweg gehen. Bei dem Dorfe Fröttſtedt erreicht man endlich das Hörſelthal, welches bis zur Einmündung in das Werrathal verfolgt werden kann, wobei man aber den Fluß elf Mal und noch öfter die Mühlgräben überſchreiten muß. Letztere werden zuweilen mittelſt Durchſtiche regulirt, was auch in nicht unbedeutendem Maaßſtabe bei der Gera und der Saale der Fall ſein wird. Der Eingang in das Werrathal bietet große Schwierigkeiten dar; die über die Werra zu erbauende Brücke muß in eine Kurve gelegt werden. Da die Waſſerſcheide zwiſchen Werra und Fulda den beſten Uebergangspunkt bei dem Dorfe Hönebach darbietet, mußte man ſich den Fluß aufwärts wenden und denſelben noch zwei Mal überbrücken, um endlich nach Gerſtungen zu gelangen. Die beiden zu überſteigenden Waſſerſcheiden bei Gotha und Weimar, dann die bei Hönebach und zuletzt der Niedergang in das Saalthal von Halle aus waren diejenigen Punkte, welche, im Ganzen genommen, das Gefälle beſtimmten. Mehrfache Unterſuchungen haben es möglich gemacht, überall das Verhältniß von $\frac{1}{200}$ als Maximum der Steigung feſtzuhalten; es war dabei jedoch nicht zu vermeiden, daß daſſelbe auf längeren Strecken vorkam. Von Gerſtungen aus ſenkt man ſich in günſtigen Verhältniſſen in das Werrathal, kann ſo bis Eiſenach fortgehen, muß dann aber ſchon meiſtens das $\frac{1}{200}$ einhalten, um die

Waſſerſcheide bei Gotha zu überſchreiten. Hierauf fällt man ununterbrochen bis Erfurt, meiſtens mit $\frac{1}{200}$, jedoch öfters mit beſſeren Verhältniſſen. Von Erfurt aus iſt wieder die Bergkette bei Weimar zu überſchreiten; dieſelbe bedingt wiederum anhaltendes Steigen, wobei $\frac{1}{200}$ vorherrſcht. Sodann aber iſt ein Gefäll bis in das Saalthal hinein, in welchem überall gute Verhältniſſe vorliegen, da nur auf kurzen Strecken, bei dem Herausgehen aus dem Thale und bei Brückenanrampungen, das $\frac{1}{200}$ angewendet iſt. Um kurz zu ſein, von Gerſtungen bis Halle hat man fünf Meilen angeſtrengte und zwanzig Meilen leichte Arbeit für die Lokomotive; von Halle nach Gerſtungen dagegen $5\frac{1}{4}$ Meilen angeſtrengte und $19\frac{1}{4}$ Meilen leichte Arbeit. —

Die Kurven ſind, mit geringen Ausnahmen, mit Radien von 300 Ruthen beſchrieben, und nur einige wenige kommen vor, die 200 und 250 Ruthen Radius haben. Hierunter iſt man bei Legung der Linie nie gegangen, und man hat überdies ſtets zwiſchen je zwei Kurven eine gerade Linie gelegt, um Kontrekurven ganz zu vermeiden.

Nachdem wir nun in dem Vorſtehenden die verſchiedenen Verhältniſſe der einzelnen Eiſenbahnen des Preußiſchen Staats mitgetheilt haben, laſſen wir noch zum Schluſſe nachſtehende **Zuſammenſtellung des ganzen Preußiſchen Eiſenbahnnetzes** folgen.

BIBLIOTHECA REGIA MONACENSIS.

Nr.	Namen der Eiſenbahn.	Eiſenbahnen, welche dem Verkehre eröffnet ſind.		
		Länge. Meilen.	Anlage- und Einrichtungs-Kapital. Thaler.	Durchſchnittskoſten einer Meile. Thaler.
1	Berlin-Hamburg	—	—	—
2	Berlin-Stralſund	—	—	—
3	Berlin-Stettin	17,8	3,693504	206919
4	Stettin-Stargard	—	—	—
5	Berlin-Königsberg	—	—	—
6	Berlin-Frankfurt	10,75	2,676690	248995
7	Niederſchleſiſch-Märkiſche	—	—	—
8	Niederſchleſiſche Zweigbahn	—	—	—
9	Glogau-Poſen	—	—	—
10	Liegnitz-Glogau	—	—	—
11	Oberſchleſiſche	10,75	1,800000	167442
12	Krakau-Oberſchleſiſche	—	—	—
13	Koſel-Oderberg	—	—	—
14	Brieg-Neiſſe	—	—	—
15	Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8,62	1,900000	220300
16	Liegnitz-Frankenſtein	—	—	—
17	Frankenſtein-Ratibor	—	—	—
18	Guben-Rieſa	—	—	—
19	Kottbuſſer Pferdebahn	—	—	—
20	Berlin-Anhalt	20,25	4,697345	234860
21	Jüterbogk-Rieſa	—	—	—
22	Berlin-Potsdam	3,5	1,407155	400000
23	Potsdam-Magdeburg	—	—	—
24	Magdeburg-Leipzig	15,75	4,100000	288730
25	Magdeburg-Halberſtadt	7,8	1,560771	200000
26	Thüringiſche	—	—	—
27	Weſer-Rhein	—	—	—
28	Dortmund-Elberfeld	—	—	—
29	Elberfeld-Düſſeldorf	3,52	2,546509	713310
30	Vohwinkel-Steele	—	—	—
31	Kohlen-Eiſenbahnen a. d. Ruhr	7,02	702000	100000
32	Elberfeld-Köln	—	—	—
33	Barmen-Lennep-Köln	—	—	—
34	Vohwinkel-Solingen-Lennep	—	—	—
35	Hamm-Münſter	—	—	—
36	Dortmund-Münſter	—	—	—
37	Münſter-Unterems	—	—	—
38	Oberhauſen-Holländiſche Grenze	—	—	—
39	Düſſeldorf-Sittard	—	—	—
40	Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbach	—	—	—
41	Köln-Krefeld	—	—	—
42	Düſſeldorf-Aachen	—	—	—
43	Aachen-Ruremond	—	—	—
44	Rheiniſche	11,6	9,500000	811044
45	Aachen-Maſtricht	—	—	—
46	Köln-Bonn	3,9	967166	248469
47	Bonn-Koblenz	—	—	—
48	Saarbrücken-Bexbach	—	—	—
	Zuſammen	121,25	35,551143	293213

Eiſenbahnen, welche im Bau begriffen ſind.			Eiſenbahnen, deren Bau geſichert iſt.			Eiſenbahnen, welche ernſtlich projektirt ſind.		
Länge.	Veranſchlagtes Anlage-Kapital.	Durchſchnittskoſten einer Meile.	Länge.	Veranſchlagtes Anlage-Kapital.	Durchſchnittskoſten einer Meile.	Länge.	Veranſchlagtes Anlage-Kapital.	Durchſchnittskoſten einer Meile.
Meilen.	Thaler.	Thaler.	Meilen.	Thaler.	Thaler.	Meilen.	Thaler.	Thaler.
36	8,000000	222200	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	33	5,767500	174780
—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	1,100000	220000	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	85	22,000000	258820
—	—	—	—	—	—	—	—	—
40,8	10,000000	245900	—	—	—	—	—	—
9	1,350000	150000	—	—	—	—	—	—
—	—	—	14	2,400000	171430	—	—	—
—	—	—	—	—	—	7,5	1,500000	200000
16	2,400000	150000	—	—	—	—	—	—
—	—	—	8	1,500000	187000	—	—	—
7	1,169500	165300	—	—	—	—	—	—
—	—	—	5,5	1,100000	200000	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	11	?	?
—	—	—	—	—	—	17	?	?
—	—	—	—	—	—	20	?	?
—	—	—	—	—	—	4	?	?
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	13	?	?
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	18,5	4,000000	216200
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	25	9,000000	360720	—	—	—
37	12,000000	324320	—	—	—	—	—	—
8	4,000000	500000	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	1,100000	275000	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	6	2,600000	433330
—	—	—	—	—	—	7,25	?	?
—	—	—	—	—	—	2,75	320000	120000
—	—	—	4,5	1,300000	288890	—	—	—
—	—	—	—	—	—	7	1,000000	141000
—	—	—	—	—	—	5	600000	140000
—	—	—	—	—	—	7,3	1,900500	260000
—	—	—	—	—	—	8	1,500000	187500
—	—	—	—	—	—	6	859000	143160
—	—	—	—	—	—	10	2,400000	240000
—	—	—	—	—	—	10	?	?
—	—	—	—	—	—	7,5	1,100000	134000
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	412900	412900
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	8	4,000000	500000
—	—	—	—	—	—	3,5	1,800000	514300
162,28	41,119500	252590	57	15,300000	268400	300,8	?	?
Das veranſchlagte Baukapital iſt bekannt von						218,8	52,159900	238390

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Reden, Friedrich Wilhelm <<von>>

Die Eisenbahnen Deutschlands statistisch-geschichtliche Darstellung ihrer Entstehung, ihres Verhältnisses zu der Staatsgewalt sowie ihrer Verwaltungs- und Betriebs-Einrichtungen
Bd.: 2,2

Berlin [u.a.] 1844

A.hydr. 930-1/2,2
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10995141-1